ESCLUSIVO In pista con la **Ferrari SF90 XX Stradale**

AUTOMOBILISMO

NUMERO 12 • DICEMBRE 2023 • MENSILE • ANNO 39 • 5,50 EURO • AUTOMOBILISMO.IT

Prova

MERCEDES GLC COUPÉ 300 DE

Il SUV plug-in che consuma come una city car

Youngtimer

MINI JOHN COOPER WORKS GP

Divertimento allo stato puro

Lifestyle

ROAD TO LE MANS

Dietro le quinte del film

MASERATI LEVANTE E QUATTROPORTE TROFEO

L'ultimo concerto del V8 made in Maranello

Anteprima

NUOVA DACIA DUSTER

Ora anche Full Hybrid

ISSN 0394-0128

p.i 06/12/2023

30012

9 770394 012002

Nostalgia canaglia

Stiamo vistando gli ultimi servizi prima di andare in stampa, con la tensione tipica di ogni "chiusura" di numero che si presenta puntuale come un orologio svizzero anche questo mese, quando in redazione arriva un comunicato stampa. Probabilmente per la maggior parte di voi non rappresenta granché, ma personalmente mi ha fatto riflettere: è stata consegnata la prima Alfa Romeo Tonale alla Polizia di Stato. Beh, cosa c'è di male? Anzi, ben venga un'auto italiana dopo le varie Audi, BMW, Skoda, Subaru e chi più ne ha più ne metta.

Verissimo, ma chissà perché, quando penso all'Alfa Romeo della Polizia, mi viene subito in mente la Giulia degli anni Sessanta, la leggendaria Pantera protagonista di una serie di indimenticabili film polizieschi all'italiana, dove il paradosso era quella specie di gioco tra guardie e ladri in cui l'auto dell'inseguito e quella dell'inseguitore era quasi sempre la stessa: la Giulia appunto. Con il suo atavico rollio in curva, le fumate azzurre che uscivano dallo scarico ad ogni cambiata e quegli improbabili traversi in mezzo al traffico che ti facevano balzare sul divano. Correva voce che i motori delle Alfa della Polizia fossero elaborati per essere ancora più performanti, sarà poi stato vero? Io ci ho sempre voluto credere, così come credo che un SUV con quel mondo ci azzecchi proprio poco, anche se ormai basta guardarsi intorno per rendersi conto che sono proprio i vari SUV e crossover i modelli più apprezzati dal mercato. Non ho mai capito il motivo, dato che per me una station wagon può fornire esattamente lo stesso servizio, ma la realtà è questa e ne prendo inspiegabilmente atto. Insomma, tutto questo per dire che il mondo dell'auto è cambiato profondamente negli ultimi anni, e di conseguenza anche quello dei media che lo raccontano. Siamo ormai giunti al quarto numero di Automobilismo post restyling e i primi risultati sono arrivati: le vendite sono incoraggianti, gli inserzionisti apprezzano il lavoro svolto, idem per quanto riguarda i lettori.

La nostra ricetta è stata di aggiungere una serie di nuovi contenuti, ma senza mai perdere di vista il lato passione, che su questo numero raggiunge l'apice con il test della Ferrari SF90 XX Stradale, una prova davvero esclusiva, basti pensare che in tutto il mondo solo 42 giornalisti hanno avuto quest'opportunità più unica che rara. Ma c'è ancora tanto da fare e le idee non mancano: dal prossimo numero aggiungeremo alcuni test per giudicare le auto nell'uso quotidiano: da quando si va a fare la spesa, al classico week end al mare o in montagna e via dicendo, ma ci piacerebbe molto coinvolgere anche i lettori. Magari pubblicando esperienze personali, opinioni, itinerari, fotografie, oppure anche semplicemente ricevendo consigli per rendere ancora più ricca di contenuti una rivista in continua evoluzione e crescita.

Buon 2024

AUTOMOBILISMO

Fabio Suvero

dicembre 2023

SOMMARIO
dicembre 2023

12

50

58

84

106

116

128

PASSIONE

TECNOLOGIA

GLAMOUR

MERCATO

138

162

178

184

AUTOMOBILISMO 12

DICEMBRE 2023

MENSILE - ANNO 39

Via Polonia, 7 | 20157 Milano
Tel 02 40 32 11 00
redazione@automobilismo.it
www.automobilismo.it

DIRETTORE RESPONSABILE
Federico Aliverti

CAPOREDATTORE
Fabio Suvero

HANNO COLLABORATO
Alberto Motti
Andrea Brambilla
Mario Ciaccia

FOTOGRAFI
Alberto Cervetti
Beppe Vertemati
Cristina Pertile
Thomas Maccabelli

PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE
Andrea Prati

COORDINAMENTO TECNICO
Alberto Origgi

Stampa: TIBER Spa - Via della Volta, n. 179 - 25124 Brescia Distributore: SO.DI.P., via Bettola 18, 20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel. 02/660301.
Distributore per l'estero: SO.DI.P. SpA, via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo(MI) - Tel +3902/66030400, FAX +3902/66030269 e-mail: sies@sodip.it - www.siesnet.it Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, LO/MI .

SPORTcom

Iscrizione al ROC n. 35102
del 01/10/2020

Amministratore unico - Noemi Tedeschi
Direttore Generale - Enzo Lucibello

PETRONAS INAUGURA LA NUOVA DIVISIONE PER I VEICOLI ELETTRICI

Petronas Lubrificants International ha inaugurato una nuova divisione per lo sviluppo e la commercializzazione di soluzioni lubrificanti specificamente progettate per il mercato dei veicoli elettrici (EV). Si chiama Business Unit NEV Fluids e sarà guidata da James Mark, ex Marketing Director EMEA, che ricoprirà il nuovo ruolo di Head of NEV Fluids.

BMW E IL NUOVO CELL MANUFACTURING COMPETENCE CENTRE

La Casa bavarese ha presentato il Cell Manufacturing Competence Centre (CMCC) di Parsdorf, dove verranno prodotte le celle delle batterie che equipaggeranno i modelli elettrici del futuro, a partire dalla Neue Klasse che vedremo nel 2025. Il primo prototipo di queste innovative celle è uscito dalla linea di produzione di Parsdorf in occasione della presentazione del nuovo sito e si caratterizza per la forma cilindrica, oltre che per l'altezza di 95 millimetri e il diametro di 46 millimetri. Rispetto alle celle prismatiche della quinta generazione di batterie BMW, il contenuto di nichel delle celle tonde di sesta generazione sarà maggiore sul lato catodico, mentre il contenuto di cobalto sarà ridotto. Sul lato anodico, il contenuto di silicio sarà aumentato. Di conseguenza, la densità energetica volumetrica delle celle migliorerà di oltre il 20%.

HYUNDAI: HONORARY COMMANDER OF THE MOST EXCELLENT ORDER OF THE BRITISH EMPIRE

Il presidente esecutivo di Hyundai Motor Group, Euisun Chung, è stato nominato Commander of the Most Excellent Order of the British Empire (CBE), prestigiosa onorificenza conferitagli per il suo impegno nel mondo delle arti, della cultura e della mobilità elettrificata sostenibile. Questo titolo viene conferito a personalità che abbiano dato un contributo significativo alla società britannica a livello nazionale o locale, con risultati distintivi e innovativi in campi che vanno dalla tecnologia alla scienza, dallo sport all'arte e alla cultura fino a comprendere la politica, l'industria e l'economia.

CITROËN IN CAMPO PER CONTRASTARE IL BULLISMO

Dopo il debutto nelle Scuole Secondarie di II grado con il progetto "GënerationAMI – a scuola di electric mobility", Citroën si riconferma vicina alle nuove generazioni per l'Anno Scolastico 2023 – 2024, coinvolgendo con il suo nuovo progetto formativo "GënerationAMI – a scuola di anti bullismo", 700 classi, più di 17.000 studenti per sostenere la lotta contro il bullismo. Il progetto si sviluppa in due fasi: la prima prevede l'invio a tutte le classi aderenti di un kit didattico digitale sulla lotta al bullismo e al cyberbullismo, in linea con l'articolo 4 della legge n° 71 del 2017, con l'obiettivo di divulgare all'interno delle scuole, agli studenti, insegnanti e genitori, tutte le informazioni per conoscere questo fenomeno e fornire degli strumenti per combatterlo. La seconda fase del progetto prevede un tour di 20 incontri formativi in 20 differenti Scuole aderenti all'iniziativa, per approfondire in Aula Magna le tematiche del progetto con gli esperti di Bulli Stop, che interagiranno a tu per tu con i ragazzi, e per conoscere i segreti della guida elettrica, con la possibilità di effettuare Test Drive a bordo della Citroën Ami - guidabile solo con patentino AM a partire dai 14 anni – accompagnati da driver professionisti direttamente nel cortile dell'istituto.

MERCEDES TRA I 10 MARCHI PIÙ IMPORTANTI AL MONDO

Dopo cinque anni di fila in ottava posizione, Mercedes-Benz ha migliorato la sua posizione di leader come marchio automobilistico di lusso di maggior valore al mondo nell'attuale classifica "Best Global Brands 2023" passando in settima posizione. Un aumento di valore del marchio pari al nove per cento, che sottolinea la costante trasformazione dell'azienda in un brand iconico, contraddistinto dalla personalità estetica, oltre che dalle tecnologie innovative e dalla sostenibilità come parte integrante della propria strategia.

MIRIAM LEONE AMBASSADOR DI LEXUS

È stata finalmente rivelata l'identità dell'Ambassador scelta per rappresentare il nuovo LBX – Lexus Breakthrough Crossover -, il SUV compatto Lexus che promette di trasformare l'ordinario in straordinario. Al suon di Everyday Extraordinary, sarà Miriam Leone la rappresentante e il volto ufficiale del nuovo modello della Casa giapponese concepito per soddisfare un pubblico nuovo.

VOLKSWAGEN ELETTRIFICA IL VATICANO

Lo Stato Città del Vaticano è attivamente impegnato nel progetto di salvaguardia dell'ambiente, a partire dalla mobilità, che è al centro del programma denominato Conversione ecologica 2030. L'obiettivo è la riduzione dell'impronta di CO2 del parco veicoli dello Stato, e proprio per questa ragione, i veicoli esistenti devono essere gradualmente sostituiti da quelli elettrici, per rendere l'intera flotta neutrale dal punto di vista delle emissioni di CO2 entro il 2030. Volkswagen è il partner scelto per questo progetto e fornirà allo Stato della Città del Vaticano una flotta di vetture a partire dall'inizio del 2024. In fasi successive, sarà consegnato un numero crescente di veicoli a zero emissioni anche dei marchi del Gruppo Volkswagen, fino alla completa sostituzione dell'intera flotta entro il 2030.

BMW HA PRESENTATO A MILANO LA M HYBRID CHE CORRERÀ A LE MANS

In via Montenapoleone, a Milano, la Casa bavarese ha organizzato una serata all'insegna del mototsport, con la presenza di Sylvia Neubauer, Vice President Customer, Brand and Sales presso BMW M GmbH, Uwe Dreher, Vice President Marketing region Europe, Maurizio Leschiutta, project leader del programma LMDh e del Presidente e AD di BMW Italia Massimiliano Di Silvestre. All'evento hanno preso parte anche famosi piloti come Roberto Ravaglia e Pierluigi Martini al fianco dei BMW M works drivers Jens Klingmann e Bruno Spengler. Nell'occasione è stata mostrata anche la M Hybrid che ha debuttato quest'anno nel campionato IMSA WeatherTech SportsCar nel Nord America e che affronterà anche gli avversari di alto livello nella categoria Hypercars nel campionato ufficiale FIA World Endurance Championship (FIA WEC) nel 2024.

TOYOTA RINNOVA LA COLLABORAZIONE CON L'ASSOCIAZIONE IL CIELO ITINERANTE

Toyota Motor Italia prosegue la collaborazione con l'associazione Il Cielo Itinerante, sostenendo due progetti di inclusione sociale rivolti a ragazzi delle scuole primarie, residenti in aree ad elevata dispersione scolastica di tutta Italia. I progetti mirano a stimolare la curiosità tramite l'esposizione alle materie STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics). Toyota ha quindi messo a disposizione di questo progetto un furgone Proace opportunamente allestito dall'Associazione con telescopi professionali.

RENAULT E DACIA NOMINATE CUSTOMER SERVICE DEL 2024

Renault e Dacia sono state nominate insieme vincitrici della 17° edizione del concorso di Miglior Customer Service 2024 nella categoria Costruttori automobilistici. Questo riconoscimento è il frutto di una campagna di mystery shopping portata avanti per otto settimane in tutti i canali di comunicazione Renault e Dacia con i propri clienti, prendendo in considerazione le richieste quotidiane dei consumatori: telefonate, e-mail, ricerca di informazioni su internet, contatti stabiliti tramite social network e conversazioni in chat. Il premio assegnato alle due marche è stato consegnato ufficialmente dall'azienda Viséo Customer Insights a Sylvain Devos, Direttore Post-Vendita, Commercio e Qualità Francia, al Teatro Trianon di Parigi.

CUPRA
FORMENTOR VZ5 BAT

Prodotta in soli 500 esemplari, la nuova Formentor VZ5 si fa subito notare per i numerosi dettagli esterni neri, a partire dal colore metallizzato Nero Midnight e dai cerchi in lega neri da 20”. I mancorrenti sul tetto e la calandra presentano anch’essi una finitura nera lucida, mentre i gusci degli specchietti sono realizzati in fibra di carbonio di colore nero, così come le rifiniture dell’estrattore posteriore e dei 4 terminali di scarico. I fari Matrix LED, il logo Cupra sulla parte anteriore e posteriore di colore nero e la scritta Cupra cromata in scuro sul retro, aggiungono un ulteriore tocco distintivo al design. All’interno spiccano invece i sedili avvolgenti e sportivi (CUP Bucket in pelle nera), oltre al volante racing con il logo Cupra nero. Non mancano poi dettagli come le cornici cromate nere che delimitano sia le bocchette di aerazione che la console centrale, oltre al sistema di navigazione con display touch da 12”. Il prezzo di questa versione, sempre equipaggiata con il 5 cilindri turbo di 2,5 litri da 390 CV e 480 Nm di coppia, è di 78.000 euro.

JEEP AVENGER E-HYBRID

La gamma Avenger si amplia con l’introduzione della versione e-Hybrid, equipaggiata con un 3 cilindri turbo di 1,2 litri e 100 CV associato a un motore elettrico da 21 kW e 55 Nm di coppia alloggiato all’interno del cambio automatico a doppia frizione a 6 rapporti e associato a una batteria agli ioni di litio da 48V. Così Avenger può procedere fino a 30 km/h in modalità completamente elettrica per circa 1 km. Questa tecnologia assicura una riduzione fino al 15% delle emissioni di CO2 rispetto a un motore a combustione con cambio automatico, anche grazie al funzionamento con ciclo Miller, grazie al quale è possibile ottenere emissioni di CO2 comprese tra 111 e 114 g/km. Tra gli optional spicca il tetto apribile Open-Air Sky Roof, mentre il monitor del sistema multimediale di serie è da 7 pollici, in alternativa a quello di 10,25 pollici fornito a richiesta.

ALFA ROMEO TRIBUTO ITALIANO

Tributo italiano è una serie speciale disponibile per l’intera gamma Alfa Romeo, composta da Giulia, Stelvio e Tonale, che si distinguono per le tre colorazioni disponibili (Rosso Alfa, Verde Montreal e Bianco Alfa) abbinate al tetto nero, oltre che per il body-kit in tinta carrozzeria e per le bandierine tricolori sulle calotte degli specchi. Altri dettagli estetici riguardano la griglia frontale con inserto “V” (nera per Giulia e Stelvio, in Dark Miron per Tonale) e i cerchi in lega da 21” per Stelvio, da 19” per la Giulia e quelli da 20” per Tonale, tutti nelle versioni top di gamma ed abbinati alle pinze freno Brembo rosse. L’interno presenta invece nuovi sedili sportivi in pelle nera con trattamento traforato e accenni in rosso e sui poggiatesta anteriori, impreziositi dal logo distintivo della serie speciale ricamato. Nuove anche le cuciture rosse su plancia, sedili e pannelli porta. In più Tonale Tributo Italiano offre la fascia della plancia “carbon design” con logo Alfa Romeo con illuminazione ambientale e il battitacco in alluminio.

MINI JOHN COOPER WORKS COUNTRYMAN

La nuova gamma Mini Countryman non è solo elettrificata, ma prevede anche la versione più potente e grintosa John Cooper Works a trazione integrale e spinta dal classico 4 cilindri turbo di 2 litri di cilindrata per 300 CV e 400 Nm di coppia massima. Da 0 a 100 km/h in 5,4 secondi e 250 km/h di velocità massima, ma anche un impianto frenante potenziato con pinze in colore Chili Red, mentre i cerchi di serie sono da 19 pollici, ma sono previsti in alternativa anche quelli da 20". Nonostante la sua impronta sportiva, la nuova Contryman non rinuncia a una serie di sistemi di assistenza alla guida, tra cui il Driving Assistant Professional (optional), in grado di rilevare gli spazi vuoti nel traffico necessari per cambiare corsia in direzione di un'uscita e portare automaticamente l'auto alla velocità ottimale per il cambio di corsia assistito. Per la prima volta è possibile anche staccare le mani dal volante su percorsi di tipo autostradale fino a una velocità di 60 km/h. Il prezzo di listino parte da 51.000 euro.

VOLKSWAGEN T-ROC SPORT

Per esaltare la sportività di T-Rock, Volkswagen ha realizzato la versione a tiratura limitata Sport. Basata partendo dall'allestimento Life, si distingue per i cerchi in lega Grange Hill da 18" di colore nero, oltre che per i vetri posteriori oscurati, mentre la dotazione di serie include il climatizzatore automatico bizona Climatronic con comandi touch. Per quanto riguarda i colori della carrozzeria, oltre all'Ascot Grey di serie, sono disponibili il Pure White e i metallizzati Deep Black, Pyrit Silver, Indium Grey e Petroleum Blue. Il listino parte dai 30.900 euro della versione equipaggiata del motore 1.0 TSI da 110 CV con cambio manuale a 6 rapporti. La gamma include anche le versioni con motori turbo benzina 1.5 TSI 150 CV con cambio DSG a 7 rapporti (35.700 euro), oltre a quella con il turbodiesel 2.0 TDI 115 CV con cambio manuale a 6 rapporti al prezzo di 35.150 euro.

RAM 1500 2025

Il nuovo RAM 1500 2025 si presenta con il motore V6 Hurricane proposto in due declinazioni: 3.0 Hurricane (420 CV) e 3.0 litri Hurricane High Output Straight-Six Turbo (540 CV), che si aggiungono al noto 3,6 litri Pentastar V-6 eTorque. I nuovi motori assicurano prestazioni superiori rispetto ai precedenti V8 aspirati, riducendo al tempo stesso le emissioni e sono tutti associati alla trasmissione automatica a 8 marce. Nel corso del quarto trimestre del 2024 arriverà anche la versione REV completamente elettrica. Esteticamente sono stati introdotti nuovi fari a LED e una mascherina di maggiori dimensioni inclinata in avanti, mentre nell'abitacolo debutta il sistema Uconnect 5, composto dallo schermo centrale da 14,5" che si somma al display per il passeggero da 10,25" e al quadro strumenti digitale da 12,3".

TOYOTA YARIS CROSS

La nuova versione Cross ripropone le stesse modifiche introdotte con il Model Year 2024 della versione berlina. Entra quindi in gamma la versione ibrida da 130 CV di potenza massima, che si aggiunge a quella da 115 CV, mentre sul fronte degli allestimenti vengono introdotte le varianti GR Sport e Premiere Edition. Migliorato anche il comfort grazie all'adozione di uno smorzatore di vibrazioni sul supporto motore sinistro, al risuonatore presente sul condotto di aspirazione e al migliore isolamento acustico del vano motore, cofano incluso. Incrementato anche lo spessore dei cristalli per isolare meglio l'abitacolo dai rumori esterni, mentre il sistema multimediale è stato completamente rinnovato con il quadro strumenti con monitor da 12,3" per gli allestimenti più ricchi, mentre quelli inferiori impiegano uno schermo da 7 pollici. Lo schermo del sistema multimediale può essere invece da 9 o 10,5 pollici. Debutta anche l'assistente vocale "Hey Toyota", oltre al sistema di accesso all'abitacolo tramite smartphone con installata l'app MyT.

ANTEPRIME

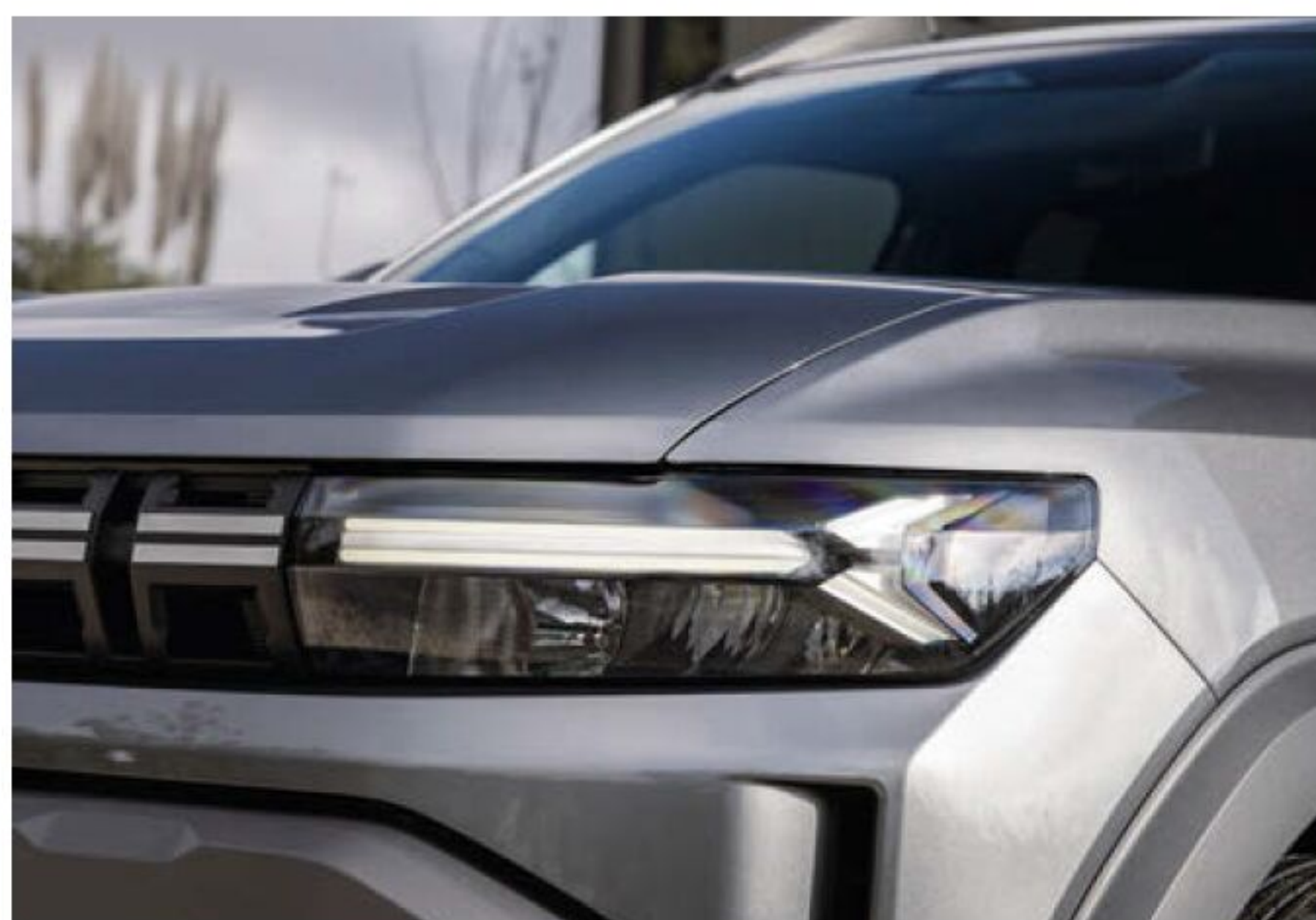
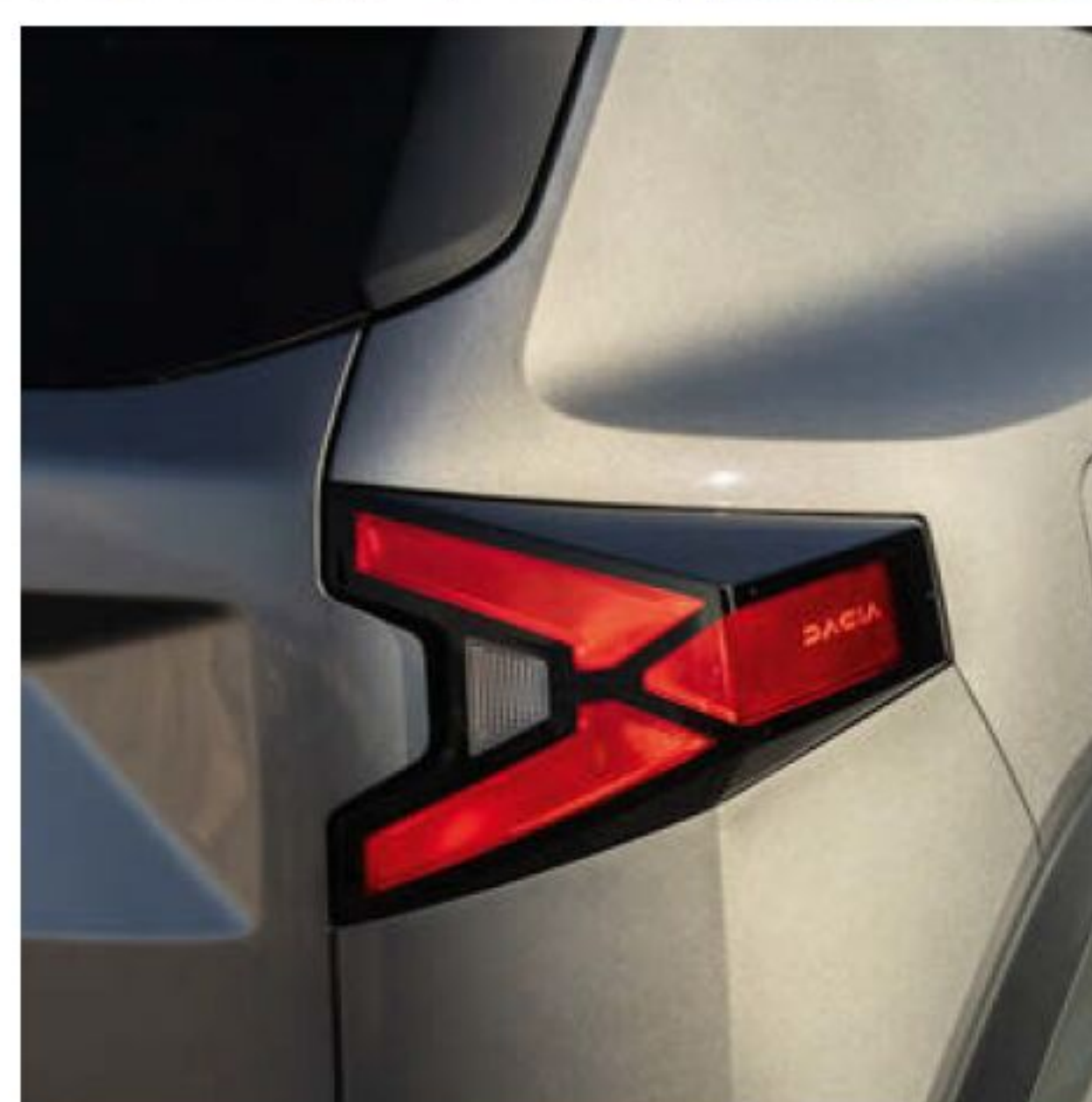
DACIA DUSTER

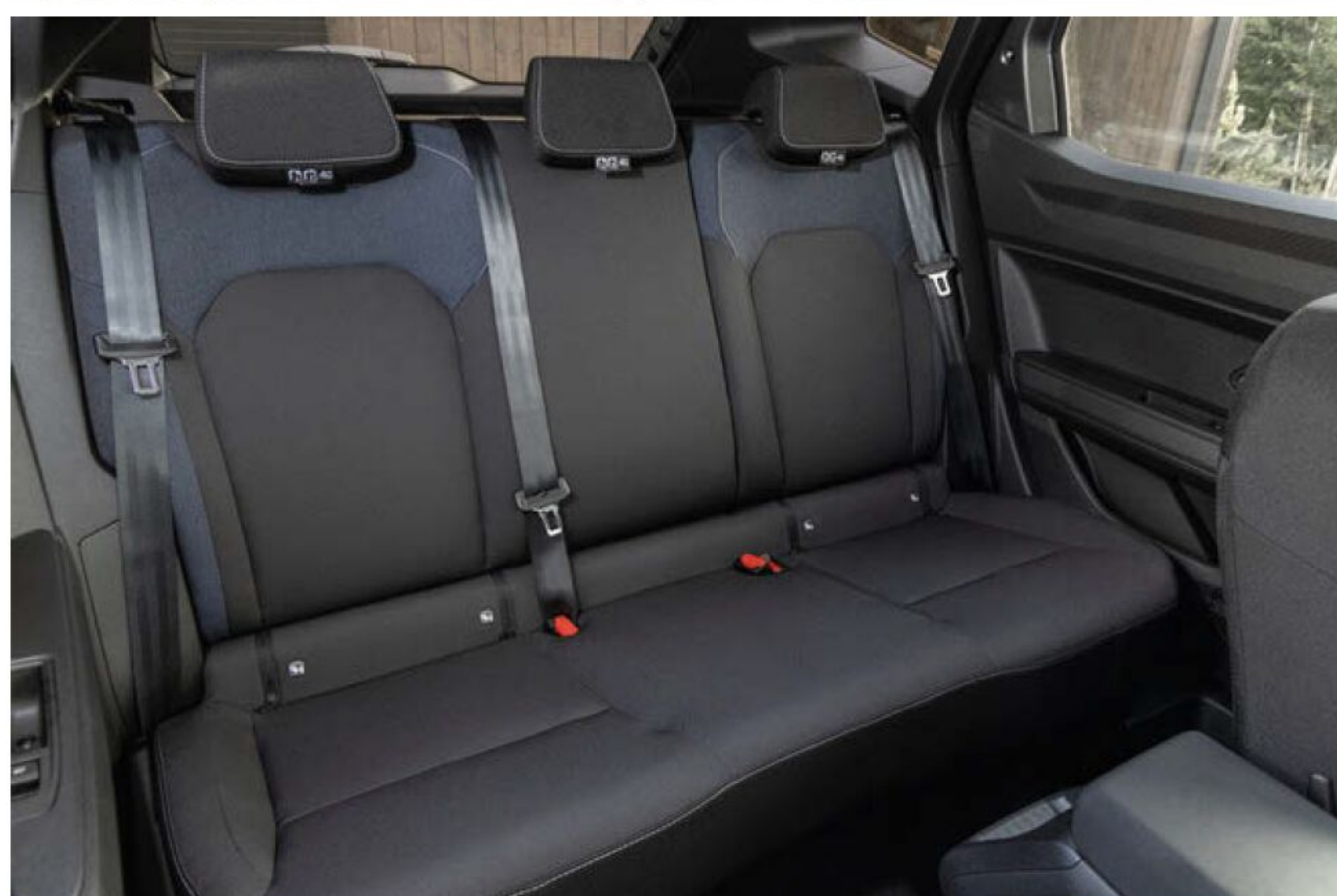
La nuova piattaforma CMF-B ha consentito di non aumentare le dimensioni esterne, migliorando però l'abitabilità. Debutta la versione full hybrid

Duster è disponibile in versione 4x4 con Terrain Control, che consente di selezionare 5 programmi di guida

Quando si parla di Dacia, il primo pensiero va al concetto di low cost, ma Duster è qualcosa di diverso, perché questo SUV medio presentato nel 2010 è diventato l'icona del marchio rumeno, sia per le sue doti di robustezza e affidabilità, sia per un design che si è continuamente evoluto per tenere il passo di una concorrenza sempre più difficile da contrastare. Ma il rapporto qualità/prezzo/dotazioni di Duster è sempre stato vincente, come conferma un successo commerciale che si può quantificare negli oltre 2,2 milioni di esemplari venduti, di cui circa 300.000 sul mercato italiano. L'apprezzamento per questo modello è confermato anche dagli oltre 40 premi che ha ricevuto, ma anche dal fatto che nel 2022 Duster è stato il SUV più venduto ai clienti privati in Europa in tutti i segmenti. Il nuovo modello si fa subito notare per un look più moderno e accattivante sì, ma sempre basato su funzionalità e praticità, come confermano alcune soluzioni, tra cui il nuovo materiale utilizzato per le protezioni laterali della parte inferiore della scocca e dei passaruota, gli elementi che convogliano l'identità di marca, i triangoli del paraurti anteriore, le piastre di protezione e la grembialatura del paraurti posteriore. Si chiama Starkle ed è composto fino al 20% da materiali riciclati. Ma non è tutto perché, essendo colorato all'origine, non necessita di verniciatura o finitura a favore della durata nel tempo e della resistenza in caso di graffio o rigatura.

Full hybrid, mild hybid o GPL

La gamma propone tre motorizzazioni, con la novità assoluta rappresentata dall'adozione della tecnologia full hybrid introdotta da Jogger. Il "cuore" del sistema è un 4 cilindri di 1,6 litri da 94 CV, associato a due motori elettrici, uno da 49 CV e uno starter/generatore ad al tensione e un cambio automatico elettrificato. Quest'ultimo adotta 4 rapporti per il motore termico e 2 per quello elettrico. La frenata rigenerativa, associata alla capacità di recupero energetico della batteria da 1,2 kWh (230V) e al rendimento del particolare cambio automatico, consente di circolare in città fino all'80% del tempo in modalità elettrica e di ridurre i consumi del 20% e del 40% rispettivamente nel ciclo misto e in quello urbano. Un livello di elettrificazione inferiore è proposto invece dalla Duster TCe 130, che sfrutta un 3 cilindri da 1,2 litri a ciclo Miller con sistema mild hybrid da 48V che interviene in fase di avviamento e accelerazione. Il motore TCe 130 è associato al cambio manuale a 6 rapporti e alla trazione anteriore o integrale. La terza opzione è Duster ECO-G 100 con alimentazione bifuel benzina-GPL, una tecnologia sempre adottata d Dacia, che è diventata leader del GPL in Europa. Questa versione è accreditata di un'autonomia fino a 1.300 km grazie ai due serbatoi dalla capacità utile complessiva di circa 100 litri: 50 litri di benzina e 50 litri di GPL.

Numerosi dettagli estetici sono stati realizzati con un materiale composto dal 20% di materiali riciclati che, essendo colorato all'origine, non lascia tracce in caso di graffiatura.

Tra gli accessori è previsto anche un portapacchi da fissare alle barre sul tetto. Può trasportare fino a 80 kg di carico dinamico

Sulla plancia spicca il monitor del nuovo sistema multimediale, che può arrivare fino a 10,1 pollici. Molto minimalista il comando della trasmissione automatica sul tunnel. L'abitabilità è cresciuta in larghezza nella parte anteriore e a livello delle ginocchia al posteriore.

Oltre che nei fanali, la nuova firma con design a Y è presente anche nelle bocchette di aerazione.

Nella versione 4X4 sono migliorate le doti off-road, anche grazie all'altezza da terra di 217 mm, la migliore della categoria

La capacità del vano di carico è aumentata del 6%, fino a 472 litri nel caso della versione a 2 ruote motrici. Non manca un pratico sottofondo.

Nuovo sistema multimediale

Duster è offerto negli allestimenti Essential, Expression, Extreme e Journey. A partire da Expression, la dotazione di serie include il nuovo sistema multimediale con schermo da 10,1 pollici per entrambe le offerte multimediali: Media Display e Media Nav Live. La prima propone un dispositivo audio con 4 altoparlanti e connettività wireless Apple CarPlayTM e Android Auto TM, mentre la seconda, di serie sull'allestimento Journey e in opzione su Extreme, aggiunge la navigazione connessa con informazioni in tempo reale sulle condizioni del traffico e sistema audio Arkamys 3D a 6 altoparlanti. Nel livello di allestimento di ingresso Essential, il Media Control è un sistema multimediale che può essere utilizzato con i comandi al volante, mentre la visualizzazione delle informazioni multimediali è affidata al display da 3,5" del computer di bordo. Comprende anche 4 altoparlanti, connessione Bluetooth, porta USB e supporto per Smartphone integrato nella plancia. Una volta connesso alla App gratuita Dacia Media Control, si possono gestire le funzioni radio e multimediali e accedere a tante altre funzionalità tramite il display dello smartphone. Da segnalare anche il nuovo computer di bordo con schermo da 7" personalizzabile a partire dall'allestimento Expression, mentre Journey propone il caricabatterie wireless per smartphone sulla consolle centrale, che è invece optional per l'allestimento Extreme. L'impiego del pianale CMF-B ha consentito di migliorare l'abitabilità, in particolare per quanto riguarda la larghezza a disposizione dei passeggeri anteriori, ma anche lo spazio a livello delle ginocchia di quelli posteriori. Il volume del bagagliaio è invece cresciuto del 6%, per un totale di 472 litri per la versione a 2 ruote motrici. A

ANTEPRIME

PORSCHE PANAMERA

Look rivisto, sospensioni ancora più efficaci e motori più potenti per la terza generazione della berlina Porsche, disponibile da marzo con prezzi che partono da 112.182 euro

Le dichiarazioni della Casa tedesca non lasciano dubbi sulle ambizioni della Panamera di terza generazione, che viene identificata come la berlina più dinamica del segmento. Merito soprattutto delle nuove sospensioni pneumatiche a doppia camera e doppia valvola in grado di assicurare una forbice ancora più ampia tra le due regolazioni estreme, ovvero quella concepita per assicurare il massimo comfort sullo sconnesso. Ma un ruolo molto importante viene recitato anche alle nuove varianti E-Hybrid, che assicurano migliori prestazioni associate a una maggiore autonomia.

Turbo E-Hybrid: 930 Nm di coppia

La versione Turbo E-Hybrid, disponibile già al lancio, adotta il V8 biturbo di 4 litri ulteriormente potenziato che, in coppia con il motore elettrico di nuova concezione da 190 CV alloggiato nel cambio PDK a doppia frizione a 8 marce, assicura una potenza di sistema di 680 CV. Ma ancora più sorprendente è la coppia massima di 930 Nm, per non parlare delle prestazioni: da 0 a 100 km/h in 3,2 secondi e 315 km/h di velocità massima. La capacità della batteria è ora di 25,9 kWh, per un'autonomia in elettrico puro che può arrivare fino a 91 chilometri nel ciclo WLTP. L'adozione del nuovo caricabatterie in corrente alternata da 11 kW installato a bordo riduce invece il tempo di ricarica presso i punti di ricarica idonei a 2 ore e 39 minuti.

Panamera e Panamera 4 con il V6 di 2,9 litri

La gamma prevede comunque anche le versioni equipaggiate con il classico V6 turbo di 2,9 litri di cilindrata che, grazie all'ottimizzazione della pressione di sovralimentazione, della portata dell'iniezione e della fasatura dell'accensione, eroga 353 CV di potenza e 500 Nm di coppia massima, corrispondenti a un incremento di 23 CV e 50 Nm rispetto al modello precedente. L'accelerazione da 0 a 100 km/h viene così coperta in 5,2 secondi, che scendono a 4,8 nel caso della versione 4 a trazione integrale. Che raggiunge però 270 km/h di velocità massima in luogo dei 272 km/h del modello a trazione posteriore.

Le dimensioni sono rimaste sostanzialmente invariate, con 5.052 mm in lunghezza, 1.937 mm in larghezza 423 mm in altezza

Nella vista frontale spiccano la presa d'aria sopra il portatarga e i nuovi gruppi ottici a LED con tecnologia Matrix.

Ancora più connessa

Lo smartphone è sempre più parte integrante della nostra quotidianità, ed è proprio per questa ragione che per effettuare il long-in con il proprio Porsche ID personale è sufficiente scansionare il codice QR visualizzato nel sistema PCM. Sia Apple CarPlay che Android Auto consentono così di associare i dati del proprio smartphone con quelli della vettura per migliorarne la fruibilità, ottimizzando il funzionamento delle funzioni digitali e garantendo una visione d'insieme più chiara. Funzioni come la regolazione dell'impianto di climatizzazione, il massaggio dei sedili e l'illuminazione diffusa possono essere gestite direttamente tramite Apple CarPlay, oppure anche facendo ricorso all'assistente vocale Siri.

La plancia riprende alcune soluzioni della Taycan, con la possibilità di richiedere lo schermo da 10,9 pollici per il passeggero.

L'abitacolo è conformato per accogliere quattro passeggeri, con sedili sportivi e rivestimenti in pelle anche per la plancia.

Funzioni evolute

L'equipaggiamento di serie della nuova Panamera include i proiettori Matrix LED di serie, mentre quelli con tecnologia Matrix HD ad alta risoluzione, con oltre 32.000 pixel per proiettore, sono optional e offrono nuove funzioni, tra cui l'illuminazione concentrata sulla corsia; il fascio luminoso arriva fino a 600 metri. Migliorati anche i sistemi di assistenza alla guida, a partire dal cruise control adattivo di serie che interagisce ora con il riconoscimento della segnaletica stradale. Se il sistema è attivo, la Panamera, in automatico, non supera il limite di velocità previsto. Il sistema Porsche InnoDrive, che include il cruise control adattivo, è dotato di una funzione attiva per il mantenimento della corsia di marcia e di assistenza agli incroci. Tra le funzioni disponibili ora c'è anche l'assistente alla sterzata. Un'altra novità è rappresentata dal fatto che, durante il parcheggio automatizzato, il conducente non deve più rimanere a bordo dell'auto, pur continuando a essere responsabile della manovra. Il parcheggio può infatti essere monitorato tramite smartphone grazie alla nuova funzione Remote ParkAssist.

Nel posteriore della Turbo E-Hybrid spiccano i quattro terminali di scarico al posto dei due ovali delle versioni Panamera e Panamera 4

Dotazioni più ricche

L'equipaggiamento di serie è più completo rispetto al modello precedente e include, per esempio, sospensioni pneumatiche a doppia camera e doppia valvola, proiettori a LED con tecnologia Matrix, il sistema ParkAssist, il selettore della modalità di guida sul volante, un alloggiamento refrigerato per lo smartphone con funzione di ricarica induttiva e un filtro per le polveri sottili ottimizzato con funzione di ricircolo automatico dell'aria supportata dal GPS. In prezzi partono dai 112.182 euro della Panamera, passando per i 116.431 euro della Panamera 4 a trazione integrale, mentre la Turbo E-Hybrid arriva a 198.632 euro. Le consegne in Europa inizieranno a marzo 2024. A

Tra i particolari più identificativi i fari a forma di martello di Thor, oltre al logo Volvo illuminato. L’abitacolo è conformato per accogliere nel massimo comfort fino a 6 passeggeri.

ANTEPRIME

VOLVO EM90

La prima monovolume marchiata Volvo si affida alla propulsione elettrica per dar vita a un autentico salotto su ruote con 6 comodi posti. La batteria da 116 kWh promette un'autonomia fino a 738 km

Osservatela bene, perché quel frontale che più verticale di così non si può è dominato dai gruppi ottici a forma di martello di Thor che, illuminandosi insieme al logo Volvo, forniscono un primo indizio sull'ambiente luminoso che definisce il lussuoso abitacolo. Un luogo ideale in cui trascorrere il proprio tempo libero, oppure una sorta di ufficio viaggiante con tutti i comfort indispensabili per il regolare svolgimento della quotidianità di un grande manager. Per il quale sono indispensabili le più sofisticate tecnologie disponibili, tra cui la piattaforma Snapdragon Cockpit di Qualcomm Technologies, ma senza dimenticare la connettività 5G, oppure l'assistente vocale o lo schermo supplementare ad alta definizione da 15,6 pollici, integrato nel tetto, che all'occorrenza può essere abbassato per partecipare a una riunione di lavoro, anche utilizzando la telecamera, se necessario. Lo schermo supporta inoltre la proiezione di immagini del cellulare e un'ampia gamma di applicazioni di terze parti. È quindi sufficiente premere un pulsante o impartire un comando vocale per trasformare l'interno dell'EM90 in un teatro, in una sala riunioni o in una camera da letto per i passeggeri posteriori. Schermi, sedili, finestrini, condizionatore e illuminazione saranno regolati di conseguenza.

Silenzio, si viaggia

Ma anche il comfort acustico è un elemento indispensabile per un veicolo di questo tipo, motivo per cui la cura riposta nell'isolamento dai rumori esterni è stata quasi maniacale, così come lo sviluppo e la taratura delle sospensioni pneumatiche a doppia camera, che lavorano in sintonia con speciali pneumatici, da 19 o 20 pollici, sviluppati per contenere il classico rumore di rotolamento. Così sarà possibile ascoltare la purezza della musica riprodotta dall'impianto audio Bowers & Wilkins dotato di 12 diffusori, oppure conversare senza alzare il tono di voce con i proprio compagni di viaggio.

EM90 sarà commercializzata inizialmente in Cina, per poi arrivare anche sugli altri mercati, scrivendo un nuovo capitolo nella storia Volvo

Da sinistra, lo schermo del quadro strumenti sul piantone di sterzo, il lussuoso comando della trasmissione affiancato da un vano portaoggetti e i comandi touch sul pannello porta, che includono anche la regolazione della climatizzazione.

Dal 10 all'80% di ricarica in meno di 30 minuti

Un viaggio che può proseguire per oltre 700 km senza dover ricaricare la batteria da 116 kWh, operazione che può avvenire in tempi molto rapidi laddove le infrastrutture lo consentono, visto che Volvo dichiara un tempo inferiore ai 30 minuti per passare dal 10 all'80 per cento della capacità totale. Le prestazioni sono invece assicurate dai 272 CV di potenza massima sviluppati dal motore alloggiato al posteriore, basti pensare che il classico passaggio da 0 a 100 km/h viene coperto in 8,3 secondi. Come nel caso del maxi SUV EX90 non mancano i sistemi di ricarica bidirezionali, con la possibilità di utilizzare EM90 alla stregua di una power bank con cui ricaricare apparecchiature elettroniche o addirittura un'altra auto elettrica. Da sempre leader nel campo della sicurezza, Volvo propone anche su questo modello le tecnologie più moderne e sofisticate, tra cui una serie completa di sensori con telecamere ad alta definizione, telecamere Surround View, radar a onde millimetriche e radar a ultrasuoni. Inizialmente commercializzata in Cina, EM90 arriverà anche negli altri mercati per scrivere un nuovo capitolo nel segmento dei monovolume premium a cui anche Lexus si è recentemente affacciata con la LM, dotata però di tecnologia ibrida. A

L'abitacolo è stato completamente isolato, mentre i pneumatici sono stati sviluppati per contenere il rumore di rotolamento

ANTEPRIME

SKODA SUPERB

Arriverà in Italia solo con carrozzeria station wagon la quarta generazione dell'ammiraglia Skoda, che offre una migliore abitabilità e un comfort superiore rispetto al modello precedente

In un mercato dominato da crossover e SUV fa un certo effetto vedere una nuova station wagon, anche se la quarta generazione di Superb mostra un look sì più moderno e filante rispetto al passato, ma sempre nel rispetto della tradizione stilistica Skoda. Il design è stato curato in particolar modo per migliorare l'efficienza aerodinamica, come testimonia il CX di 0,25, che corrisponde a un miglioramento del 15%. Debuttano poi i gruppi ottici anteriori LED Matrix opzionali di seconda generazione, di serie per l'allestimento più ricco, caratterizzati da un totale di 36 singoli segmenti di matrice e capaci del 40% di luce in più rispetto alla prima generazione.

Il CX raggiunge ora quota 0,25, che equivale a un miglioramento del 15% rispetto al modello precedente

Plancia high tech

Se l'esterno non mostra uno stravolgimento nel confronto con il modello precedente, la plancia ha invece un look decisamente di rottura con il passato, essendo fortemente caratterizzato dal display da 10 o 13 pollici del sistema di infotainment. Con il display da 10 pollici di serie vengono offerti radio DAB+ e controllo gestuale e vocale, mentre la funzione di navigazione, inclusa la radio online, e lo schermo da 13 pollici, sono disponibili come pacchetto opzionale. Tra gli optional figura poi anche l'head-up display, un accessorio disponibile per la prima volta per Superb. Da segnalare anche le bocchette di aerazione ricavate nella griglia che percorre l'intera lunghezza della plancia, mentre in contrapposizione al sistema touchscreen di gestione del sistema multimediale sono presenti tre classici pomelli posizionati sotto lo schermo centrale, ognuno dei quali dotato di un display da 32 mm. Quello centrale piò essere configurato a piacimento per gestire fino a 4 diverse funzioni come, per esempio, il volume dell'infotainment, velocità e direzione della ventilazione dell'impianto di climatizzazione, modalità di guida e zoom delle mappe. Per lasciare più spazio a livello della consolle centrale, il selettore del cambio DSG è stato poi spostato sul piantone di sterzo. Quattro pulsanti aggiuntivi tra i quadranti consentono poi di accedere direttamente alle funzioni di ventilazione del parabrezza, riscaldamento del lunotto, ricircolo dell'aria e climatizzatore automatico.

Gli interni possono essere impreziositi dal rivestimento in pelle di sedili e parte della plancia, una scelta che ribadisce l'immagine premium del nuovo modello.

L'abitacolo presenta un look di grande rottura con il passato, con in primo piano il monitor che può arrivare fino a 13 pollici

Stesso passo, solo 4 cm di lunghezza in più

Il passo di 2.841 mm è rimasto invariato rispetto a quello della versione precedente, mentre la lunghezza è cresciuta di 40 mm, per un totale di 4.902 mm. Il tutto a favore dell'abitabilità, che è leggermente migliorata, mentre il vano bagagli raggiunge ora una capienza di 690 litri (+30 litri rispetto al modello precedente) con i sedili posteriori in posizione d'uso, mentre reclinandoli il volume dichiarato sale fino a 1.920 litri.

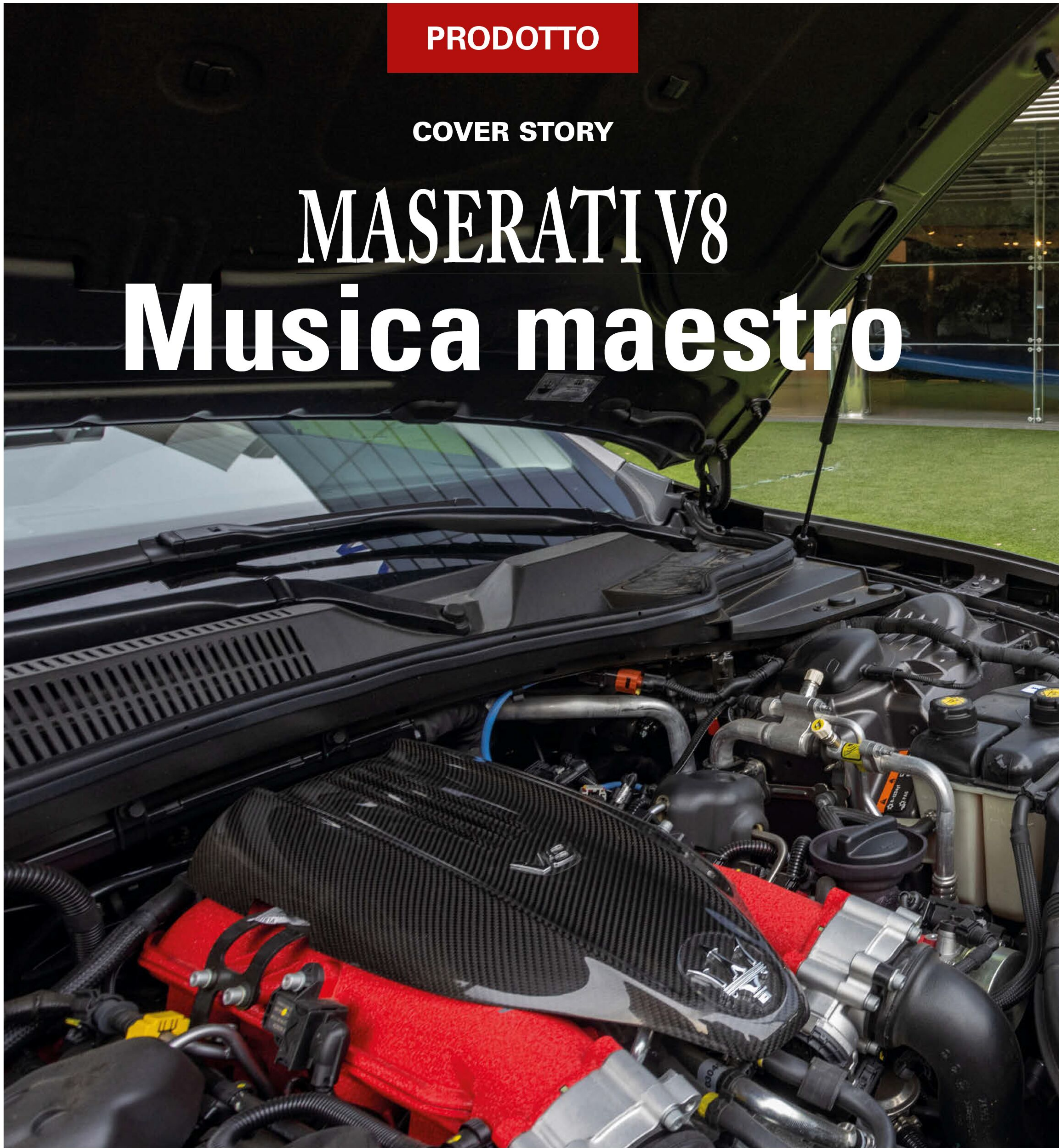
A schienali posteriori reclinati, la capacità di carico del vano bagagli arriva fino a 1.920 litri.

Tre motorizzazioni a benzina, due diesel e plug-in hybrid

Tra le motorizzazioni, debutta la versione 1.5 TSI con tecnologia mild hybrid con 150 CV associato alla trazione anteriore, mentre la 2.0 TSI è offerta in due diverse declinazioni: 204 CV a trazione anteriore e 265 CV con la trazione integrale. Due invece i motori diesel di 2 litri, con potenze di 150 CV (trazione anteriore) e 193 CV (integrale). Il modello plug-in hybrid è anch'esso equipaggiato con l'1.5 TSI, ma associato a un motore elettrico in grado di innalzare la potenza combinata fino a 204 CV, con la possibilità di percorrere fino a circa 100 km in modalità elettrica grazie alla nuova batteria con capacità netta di 25,7 kWh, circa il doppio rispetto al modello precedente. Con una capacità di ricarica massima di 11 kW presso le wallbox domestiche e i punti di ricarica in corrente alternata, la batteria può essere ricaricata da zero al 100% in 2,30 ore, mentre utilizzando le stazioni di ricarica rapida in corrente continua si passa dal 10% all'80% in 25 minuti grazie alla potenza di ricarica massima di 50 kW. Il cambio è per tutte le versioni è il classico automatico DSG a doppia frizione con 7 rapporti, ad eccezione della versione plug-in hybrid, che adotta invece una soluzione a 6 marce. **A**

PRODOTTO

COVER STORY

MASERATI V8
Musica maestro

Sono uscito di casa con un dubbio amletico: oggi sarà una bella giornata o no? Sì, perché da un lato il fatto di guidare da mattina a sera due Maserati con sotto il cofano il glorioso V8 biturbo mi rende felice come un bambino mentre scarta i regali di Natale, dall'altra, pensare che questo autentico gioiello di ingegneria non verrà più prodotto mi rattrista, e non poco. Per carità, Maserati ha in gamma il V6 Nettuno che esibisce soluzioni tecniche e prestazioni tali da non far rimpiangere quei due cilindri in meno, ma per me il sound del V8 non ha eguali. Certo, il V12 è ancora più nobile e melodioso, ma il ricordo del mio primo approccio con la Maserati 3200 GT è vivo nella mia mente come se stessi girando in questo preciso istante l'analogica chiave con l'impugnatura blu. Da allora sono passati 25 anni, il motore che equipaggia Levante e Quattroporte Trofeo che guiderò oggi è solo un lontano parente di quello scorbutico e rabbioso V8, ma quel "Vummmm" che fuoriesce dai quattro terminali di scarico appena giri la chiave non lo dimenticherò mai. Anzi, mi

Una giornata intera alla guida di due auto iconiche, equipaggiate con un V8 biturbo dal sound inconfondibile. Un'esperienza che ha lasciato il segno, ma anche un sofferto addio a un motore che ha scritto un importante capitolo della storia Maserati

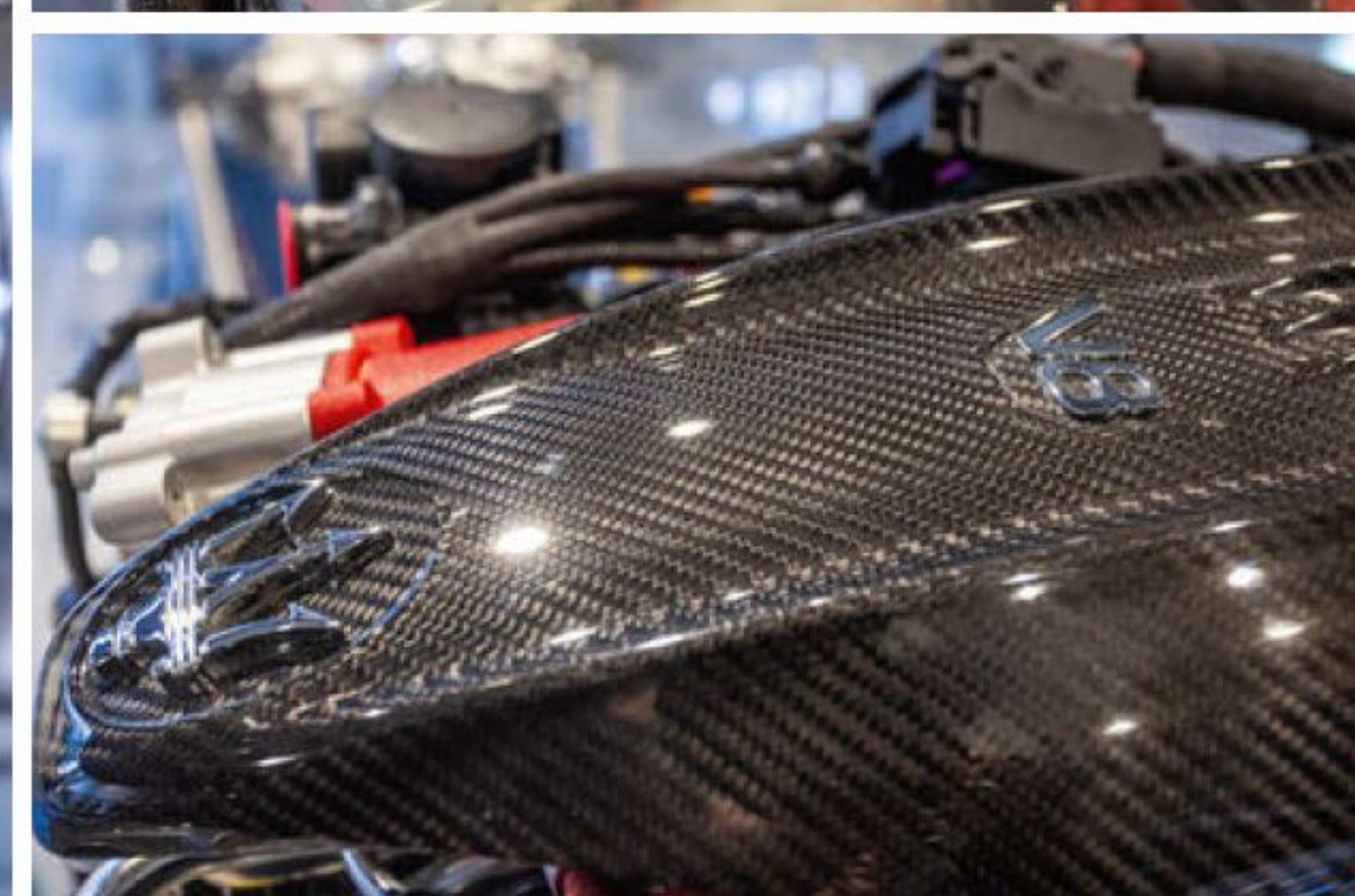
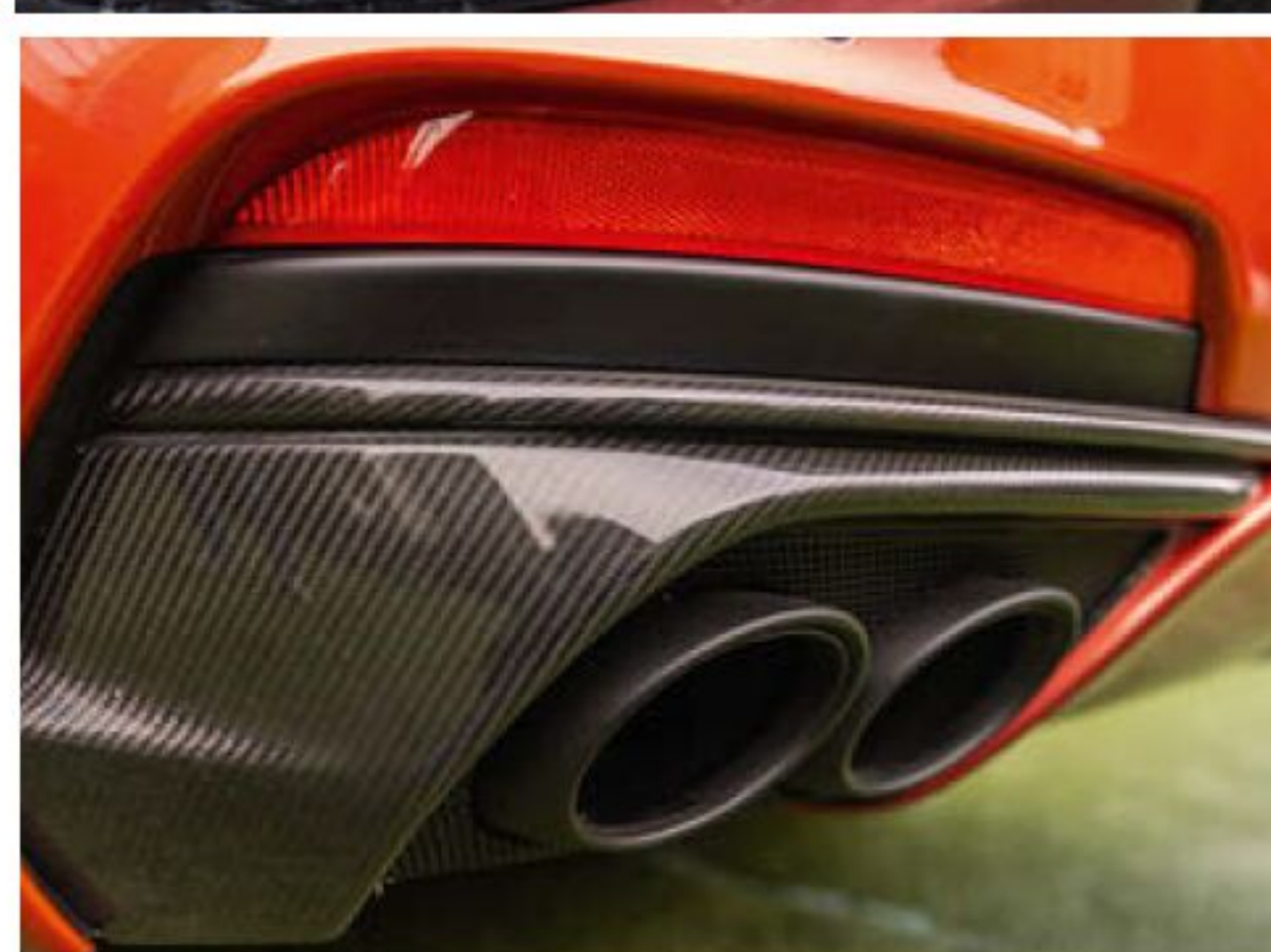
di Fabio Suvero
foto di Cristina Pertile

viene la pelle d'oca solo a ripensarci.
Ora però accantoniamo per un attimo i ricordi e imbocchiamo l'autostrada con i miei compagni di viaggio, nell'ordine: Cristina che si occuperà del servizio fotografico, Andrea che siede quotidianamente di fronte a me in redazione e Hubert, un appassionato con la A maiuscola; appena ha sentito parlare di Maserati, V8 e di guida sulle strade che percorrono quotidianamente i collaudatori della Casa del Tridente ha alzato la mano dicendo: "Ok, a che ora si parte?". Un paio d'ore di viaggio e siamo di fronte alla sede Maserati, che è cambiata parecchio nel corso degli anni, diventando sempre più tecnologica a moderna, ma è rimasta in via Ciro Menotti, un luogo di culto per gli appassionati del marchio, alcuni dei quali proprio oggi stanno contemplando le Quattroporte presenti nello showroom per celebrare il sessantesimo anniversario. Davanti alla vetrata ci aspettano invece i "nostri" due gioielli: una Levante Trofeo Orange e una Quattroporte, sempre Trofeo, ma con una colorazione più discreta, Grigio Maratea.

Protagonista dello show room Maserati dal 19 ottobre al 17 novembre è stata la Quattroporte, che ha celebrato il suo sessantesimo anniversario.

Pronti, via...

Scambiamo quattro chiacchiere con la gentilissima Tiziana dell'ufficio stampa e subito dopo mi "fiondo" sulla Levante senza neanche pensarci un attimo, attratto da una tinta inusuale per un'auto di questo genere, ma oggi le mezze misure non esistono proprio: o tutto o niente. La chiave ha lasciato il posto a un pulsante, ma la sensazione è sempre la stessa: il rombo cupo e minaccioso degli 8 cilindri che, cantando all'unisono, generano quell'inconfondibile melodia riesce a farmi dimenticare per un attimo le sempre più restrittive normative sulle emissioni, comprese quelle sonore, la propulsione elettrica e tutte le limitazioni che sembrano studiate per trasformare le auto del futuro in enormi tablet su ruote: utilissimi e funzionali quanto vuoi, ma capaci di suscitare emozioni, le poche volte ci provano, soltanto con il contagocce. Oggi facciamo un passo indietro e ci lustriamo la vista con classici strumenti con relative lancette, leve del cambio che non assomigliano ai mouse e alle tastiere che usiamo tutti i giorni in ufficio, e poi vogliamo parlare degli enormi paddles dietro il volante che ti fanno respirare un'atmosfera racing anche se sei seduto a quasi un metro da terra? In questo momento di estasi sensoriale non avrebbe proprio senso mentire: non amo i SUV, a maggior ragione se alti e grossi come Levante. Guardo infatti con grande ammirazione e con un pizzico di invidia i collaudatori seduti rasoterra sulle varie MC20 incrociate lungo la strada che conduce verso quel paradiso di curve che loro percorrono quotidianamente, approfittando del primo semaforo rosso per spostare la leva del cambio in N e dilettarmi in un paio di sgasate che mi fanno rivivere i bei tempi passati. Andrea è dietro alla guida della Quattroporte, mentre Cri-

I 580 CV rispondono puntuali all'appello, per non parlare dei 730 Nm di coppia

Realizzato su specifiche Maserati, il V8 di 3.799 cc è prodotto da Ferrari. Eroga 580 CV e 730 Nm di coppia. Equipaggia anche Ghibli Trofeo.

La grinta di Levante Trofeo è sottolineata da numerosi dettagli, come gli sfoghi d'aria sul cofano.

stina e Hubert ci seguono sulla macchina di appoggio. Lasciata alle spalle la città, non resisto alla tentazione di un bell'affondo del gas, ma solo dopo aver selezionato il programma Corsa e spostato il cambio in manuale: che goduria! In un'era di motori sempre più lineari nell'erogazione e simili tra loro, il V8 del Tridente esprime la sua forte personalità con un discreto turbo lag iniziale a cui segue la classica botta di coppia che ti incolla allo schienale del sedile in stile jet al decollo. I 580 CV rispondono puntuali all'appello, per non parlare poi dei 730 Nm di coppia, che restano costanti da 2.500 a 5.000 giri. È vero, le auto elettriche ci hanno per certi versi abituato a un'incredibile coppia disponibile nell'immediato, ma l'erogazione old-style ha sempre un non indifferente ascendente su chi non disdegna l'odore di benzina e di gomme bruciate che disegnano lunghe virgole sull'asfalto. Non lo dico a caso, ma solo perché dallo specchietto ho appena visto la fumata nera del burn out di Andrea alla guida della Quattroporte. Il lato razionale della mia mente dice che dovrei fermarmi immediatamente per ricordargli che siamo qui per lavorare, non per giocare, ma anche io avrei potuto evitare quella partenza al fulmicotone per godermi la progressione mozzafiato del V8, quindi preferisco far finta di niente e proseguire con un sorriso stampato in bocca verso le colline nei pressi di Modena.

Levante è più agile del previsto

Prima di raggiungerle, mi ricredo un po' sulle qualità della Levante, che un po' di adrenalina l'ha procurata anche grazie agli innesti bruschi del cambio ZF a 8 marce, anche se personalmente non sono mai stato un grande cultore delle muscle car da scatenare sul dritto.

Sorprende come due auto così grosse sappiano coinvolgere sui tracciati misti

I sedili sono molto comodi, ma trattengono altrettanto bene in curva. Piuttosto ampio invece il diametro del volante a tre razze.

Il Tridente nobilita i montanti posteriori, i 4 scarichi aggiungono grinta.

Aggredisco quindi le prime curve e i miei pregiudizi iniziano a vacillare: ma quanto è pronto in inserimento questo "bestione"? E che feeling lo sterzo, bello "pesantino" come piace a me e capace di riportare con lo stesso rigore della carta carbone ciò che stanno facendo le ruote anteriori. Di rollio ne noto poco, anzi, pochissimo, anche ora che aumento il ritmo per capire fino a che punto sia possibile ingannare i limiti della fisica. Ok, va bene tutto, non posso negare quanto Levante sia efficace, ma l'emozione di un bel controsterzo per controllare una perdita di aderenza del posteriore? Detto, fatto: forzo l'inserimento portando la frenata fin dentro la curva e, una volta alleggerito il posteriore, un bel "pestone" sul gas et voilà, la coda sbanda, ma lo fa in modo misurato per farmi divertire senza perdere tempo o dover correggere troppo con lo sterzo. A questo punto è meglio fermarsi per calmare i bollenti spiriti, quindi appena trovo lo spazio accosto, pronto per salire sulla Quattroporte. Intanto il ticchettio dei metalli che si dilatano dopo essere stati strapazzati a dovere mi ricorda di essere nell'era analogica, dove la meccanica detta ancora legge sull'elettronica, non viceversa.

Quattroporte: l'ammiraglia double face

Il passaggio da un'auto all'altra è netto: sono finalmente seduto più in basso come amo, ma il muso lungo e le superfici vetrate non particolarmente ampie mi fanno sentire un po' a disagio all'inizio. Guardandomi intorno scorgo poi un ambiente old-style, con qualche tocco di moderno più che altro concentrato sul monitor del sistema multimediale. Del resto, stiamo parlando di un modello ormai a fine carriera, che se avessi la disponibilità economica parcheggerei comunque in garage, perché l'accoppia-

Esci da una curva, e la furia del V8 ti proietta in attimo verso quella successiva

Pur essendo una berlina di rappresentanza, dietro il volante non mancano generosi paddles da usare nella guida più impegnata.

Poco rollio e tanta trazione alla guida di Levante Trofeo, agevolata dalla trazione integrale.

ta tra allestimento Trofeo e motore V8 biturbo è tanto rara quanto appetibile nell'ottica del collezionismo. Il sound del motore è volutamente ovattato, così come le reazioni dell'assetto sono sempre abbastanza filtrate. Stiamo pur sempre parlando di una comoda berlina che l'imprenditore o il manager di turno preferisce guidare in prima persona piuttosto che stare comodamente seduto sul sontuoso divano rigorosamente rivestito in morbida pelle mentre l'autista lo porta a destinazione. Inutile quindi cercare la prestazione su una strada così stretta e sinuosa, qui la Quattroporte è un po' un pesce fuor d'acqua, nel senso che ti asseconda fino a un certo punto, ma quando esageri reagisce con un sensibile sottosterzo, accompagnato da uno stridio di gomme che ti invita a optare per una condotta di guida più consona allo stile di questa elegante ammiraglia. Il confronto con il dinamismo di Levante è impietoso, ma vorrei vedere in questo contesto come potrebbero uscirne le iper tecnologiche berline tedesche... Rientrando verso Modena, non perdo occasione per godermi fino all'ultimo l'inebriante progressione del V8, apprezzando anche la precisione di guida che emerge sui curvoni veloci, dove la Trofeo mostra con una punta di orgoglio il suo lato sportivo. Un po' come dire: "Non torturarmi sui percorsi più lenti e tortuosi, vedrai che poi saprò ricompensarti sul misto veloce, anche perché non sarò più una ragazzina, ma riesco ancora a difendermi bene quando serve". Il tramonto segna inesorabile la fine di una giornata all'insegna delle emozioni, che archivio nell'album dei ricordi più belli, oscurati solo dall'ombra di ciò che ci riserverà il futuro. Quello più remoto, perché mi auguro di tornare a breve da queste parti per replicare lo stesso copione, magari alla guida di una MC20. A buon intenditor... **A**

Una giornata all'insegna delle emozioni, che archivio nell'album dei ricordi più belli

La Quattroporte è un po' più in affanno sul misto stretto, ma si riscatta sui curvoni veloci.

Michela alza un trofeo per il team di Romeo Ferraris nell'E-TCR, il campionato dedicato alle vetture da turismo 100% elettriche, che purtroppo resterà fermo per il prossimo anno.

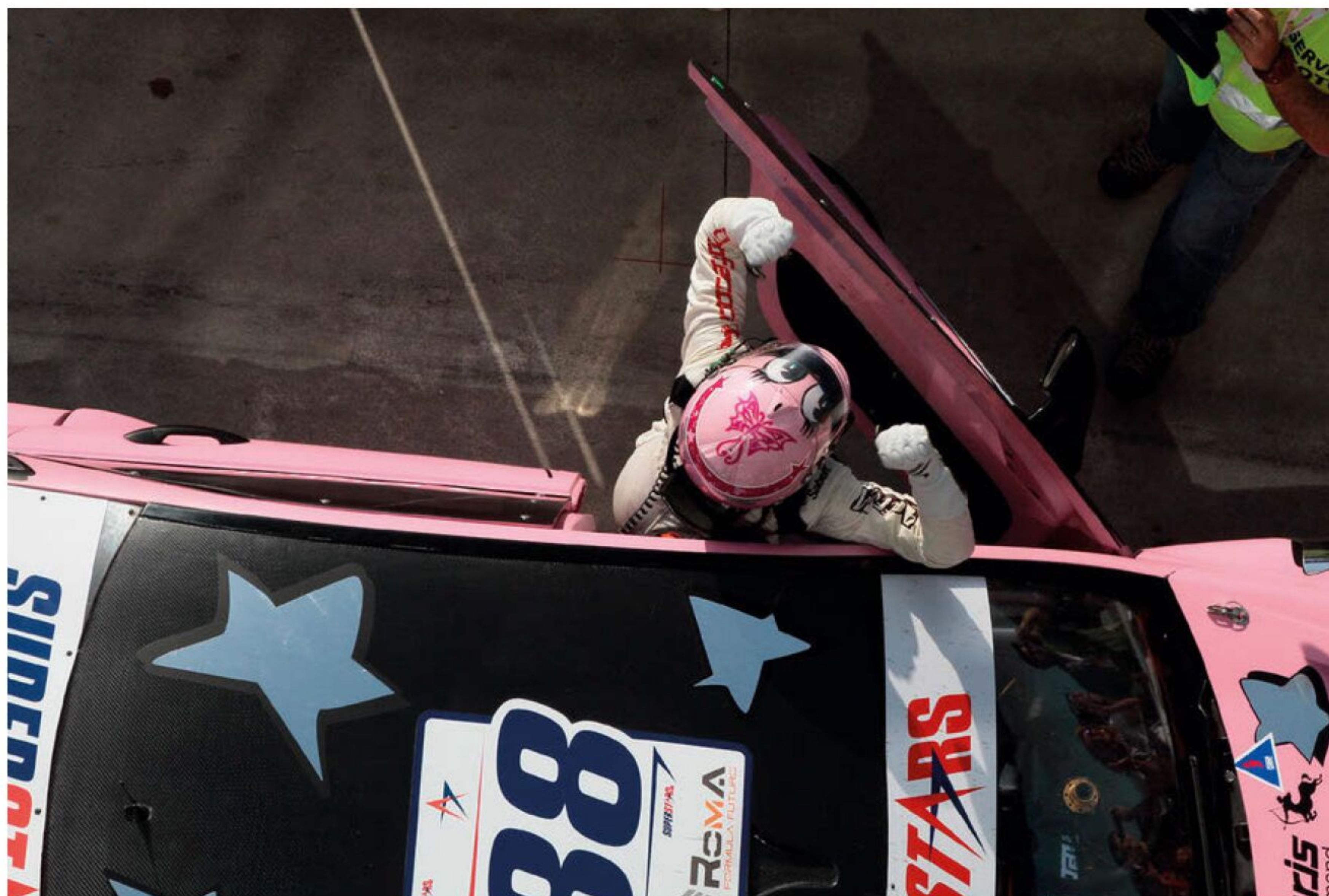
PERSONAGGIO

MICHELA **CERRUTI**

Pilota, mamma e imprenditrice

Nella sua carriera, Michela ha guidato tante auto da corsa, monoposto incluse, ma il suo amore più grande è per le ruote coperte. Oggi è una mamma-imprenditrice che vive il mondo delle auto a tutto tondo

Come e perché sei salita su un'auto da corsa?

Sono salita in auto come sono saliti in tanti: in famiglia scorreva sangue corsaiolo con mio papà, ma ho iniziato tardi, a 18 anni, dopo aver preso la patente. Avevo respirato fin da piccola l'aria delle piste accompagnando mio papà in giro per diversi circuiti, ma la mia carriera è iniziata davvero molto tardi. Ricordo che quando presi la patente, diventai subito matta per la guida. Appena mi è stata regalata la mia prima auto, un Alfa 147 che desideravo tantissimo, ho provato a fare il record casello-casello a 18-19 anni da Milano a Roma. Quando chiamai mio padre, tutta fiera per il tempo che avevo fatto, ha capito subito che pericolo avrei potuto essere per me e per gli altri. La sua decisione fu quella di farmi partecipare a

un corso di guida sicura con Mario Ferraris. Finito il corso corso, Mario ha provato subito cercato di convincere mio papà a farmi correre, intanto avevo già 20 anni, ed è stata l'occasione per far rimettere la tuta anche a lui, dopo 30 anni di pausa. Da qui è iniziata la mia carriera, prima come pilota e poi come imprenditrice presso la Romeo Ferraris.

Hai guidato tantissime auto, qual è la tua preferita?
Si, mi è capitato di guidare davvero di tutto: dalla Formula Renault alla Nascar, macchine agli antipodi per caratteristiche e peso. Io sono da sempre stata un amante delle ruote coperte, il mio primo grande amore è stata la Mercedes C63 AMG colorata di rosa; ecco, questa era una vera macchina "macha". Era molto impegnativa da guidare, ma dava un gusto pazzesco a farlo, anche se dal punto delle prestazioni pure era lontana dalle macchine da corsa che ho guidato dopo. La ricordo ancora con grande amore. Andando avanti, l'auto che mi ha dato le più belle sensazioni alla guida è stata la BMW Z4 GT3. Con lei ho fatto anche tantissime gare e mi sembrava proprio mi fosse stata cucita addosso. Nonostante abbia guidato anche altre GT3, lei rimane la mia preferita anche perché l'esperienza con la BMW Z4 è stata quella più lunga, dal 2012 al 2015. Ho davvero tanti ricordi con quest'auto avendo anche corso in circuiti storici come Spa e il Nürburgring. Per quanto riguarda le monoposto, ho sempre avuto un po' più di difficoltà perché non avevo nessuna formazione. Non avendo corso con i kart, mi mancava un po' di sensibilità e pura didattica di guida, e questo si sentiva in macchina. Non è un caso che tra le monoposto quella che mi è piaciuta di più, e con cui ho fatto i migliori risultati, è stata la Auto Gp che era un "formulone" grezzo con tantissimi CV, molto pesante e anche difficile da guidare, proprio come piace a me.

Qual è stata la vittoria, o le vittorie che ricordi con più gioia?
La più sofferta in assoluto, anche a livello fisico, è stata quella ad Imola con la AutoGp, perché ho vinto nonostante la mia schiena, e soprattutto era una monoposto e mi ha dato ancora più soddisfazione. Un'altra che ricordo con gioia è la prima a Monza con la Mercedes C63 Amg rosa davanti a 35 mila persone, nessuno immaginava che questa macchina rosa potesse battere fior di piloti presenti in quel campionato. E poi la prima con la Z4 GT3, sempre a Imola, che mi ha reso felicissima.

Com'è stato vivere in un ambiente prevalentemente maschile?
Ne ho viste di tutti i colori, per fortuna sono una persona ironica e questo alleggerisce molto ogni situazione. In alcuni momenti ho fatto più fatica e questo penalizzava anche le mie performance in pista. Dall'altra parte ci sono state fasi in ascoltavo solo 3-4 persone di cui stimavo l'opinione. Poi essere donna ha anche i suoi vantaggi: per esempio quando vincevo il risultato veniva messo in luce, anche se i miei avversari non erano particolarmente felici di essere battuti da una femmina. C'era proprio chi cercava una donna, oggi le cose sono cambiate e c'è molto più supporto alle donne nel mondo del motorsport. Ho anche imparato molto dagli uomini, anche oggi che sono imprenditrice nel mondo dell'automotive, e a lavorare con loro. Certo, ogni tanto torno a casa e vorrei lavorare con 25 donne!

In questa foto, la prima variante di Monza, con Michela e la sua Mercedes C63 AMG rosa al comando della gara.

"La vittoria a Monza con la Mercedes C63 rosa davanti a 35 mila persone è stata una delle più bella mia carriera"

Michela è da quasi 20 anni che sale sui podi dei circuiti di tutto il mondo. Lo ha fatto sia da pilota che da team manager.

Da pilota, il compito di Michela si limitava a guidare le auto da corsa, oggi invece, da imprenditrice, ha molte più responsabilità per la Romeo Ferraris, e non solo.

La BMW Z4 GT3 impegnata sul mitico circuito del Nürburgring, una delle piste più sfidanti al mondo.

A un certo punto della tua vita, scendi dalle auto da corsa e diventi mamma e imprenditrice...
Esatto, ho smesso di correre nel 2017, ma negli ultimi due anni di gare ho subito due operazioni alla schiena e questa situazione fisica è diventata un ostacolo molto grosso per la mia carriera. Vedevo naturale il passaggio dal sedile, alla Romeo Ferraris, ho sempre visto questo nel mio futuro e i miei problemi fisici mi hanno fatto prendere questa decisione. Dico sempre che, così come sono figlia d'arte nelle corse, mi piace pensare di essere figlia d'arte anche per quel fantastico lato imprenditoriale che ha mio padre e con cui ha creato un'azienda diventata una vera eccellenza italiana: la AB Medica. Mentre avveniva questo passaggio, un po' forzato dalla mia condizione fisica, è arrivato anche Vittorio, mio figlio, come una bomba atomica. Posso dire che in un anno e mezzo è cambiata completamente la mia vita.

Prima ti divertivi in pista, oggi hai molte più cose da fare e a cui pensare e meno guida. È così?
Ho tante responsabilità molto meno legate alla guida delle auto, ahimè, e più legate alla parte manageriale. Resta il motorsport, in cui ho un ruolo ancora da pilota, come è stato con la Giulietta TCR che abbiamo sviluppato esclusivamente io e Mario Ferraris. Avendo due stili di guida completamente diversi, siamo riusciti a sviluppare una macchina che ancora oggi, a 10 anni dalla sua nascita, resta vincente. Il problema è che non ci si ferma alla pista, la mia parte preferita, dopo entrano in gioco altri fattori: il customer racing, trovare i clienti, vendere le macchine e quindi tutta la parte commerciale che non avevamo, seguire la produzione (ne abbiamo fatte 30). Insomma, tanti altri aspetti che non possono essere trascurati. In più, negli ultimi anni abbiamo anche corso nell'E-TCR con la Giulia elettrica. Si trattava di un progetto molto complesso, che ha richiesto grandi investimenti e anche tanto tempo da dedicare alla macchina e alla gestione dei piloti. Nel frattempo, mica è finita: c'è anche un reparto stradale che è cresciuto sempre di più, quindi diventa faticoso per me e Mario gestire queste due realtà. Io ho un ruolo più gestionale e Mario più operativo con le auto, soprattutto per quanto riguarda le preparazioni stradali che ha sempre seguito lui. Quando torno a casa è difficile staccare completamente la mente dal lavoro, la tua azienda ti rimane sempre in testa, oggi è come se avessi due figli.

Cosa vedi nel futuro della Romeo Ferraris?
E' un azienda che ha avuto molte evoluzioni nel corso degli anni, perché se me lo avessi chiesto 3 anni, ti avrei detto che vedevo Romeo Ferraris come punto di riferimento per una grande Casa automobilistica, diventando un reparto corse per una Casa. Non è un segreto che ci abbiamo provato tantissimo con Alfa Romeo, dal 2015 al 2022, ma questo non è avvenuto. Non escludo che potrà accadere con altre realtà, noi quello che sappiamo fare l'abbiamo dimostrato, e non riesco a vedere una Romeo Ferraris come una realtà che non abbia intrinseca un'attività nel motorsport, nonostante l'anno di stop dell'E-TCR. Tutto questo però deve essere equilibrato con l'evoluzione che sta avendo il reparto stradale: dopo aver acquisito l'assistenza Bentley nel 2015 e dopo aver costruito il Cinquone, oggi Fat Five, siamo

"Mi piacciono le gare di durata, quelle che ti massacrano e che chiedono tantissimo sia al pilota che all'auto"

diventati importatori e dealer di Morgan e Caterham, imparando così un nuovo lavoro grazie anche all'esperienza della Borghi automobili. Ogni tanto abbiamo delle crisi di identità perché facciamo tante cose: dalle attività da concessionaria, all'officina specializzata per le preparazioni. Per noi non è facile percorre una singola strada, l'obbiettivo è quello di puntare sempre più in alto e diventare il punto di riferimento in questo settore. Nella mia esperienza, non ho ancora trovato una realtà così variegata ed efficiente su tutti i livelli come siamo noi.

Come vedi la preparazione delle auto elettriche?
Sinceramente non vedo le preparazioni per le auto elettriche in futuro, come non sono così convinta che il futuro sia esclusivamente elettrico. Stiamo vivendo un presente di questo tipo e noi l'abbiamo vissuta in maniera molto intensa con il progetto della Giulia E-TCR. Sarei ipocrita se dicessi che l'elettrico non deve esistere, il nostro progetto racing più grande e sfidante è stato proprio con un auto elettrica. Sono anche convinta che ci sarà sempre quella grande nicchia di appassionati che rimarrà ancora più legata al concetto del motore endotermico e dell'auto classica. Noi vendiamo due marchi che producono sotto i 1.000 pezzi all'anno e quindi potremo continuare a vendere auto a motore termico anche dopo il 2035. Sia Morgan che Caterham infatti non sarnno tenute a costruire auto elettriche per la loro piccola produzione. Se effettivamente l'elettrico nel 2035 sarà quello che oggi si dice che sarà, non vuol dire che tutto il resto dovrà scomparire. Non ti nego che di pensieri sull'elettrico anche a livello di concessionario ogni tanto le facciamo, perché di opportunità ne arrivano sempre di più. Secondo me, il mondo preparazioni rimarrà dov'è e continuerà ad esistere per tutto quello che non è elettrico. Non vedo l'acquirente di una macchina elettrica venire qui a prepararla.

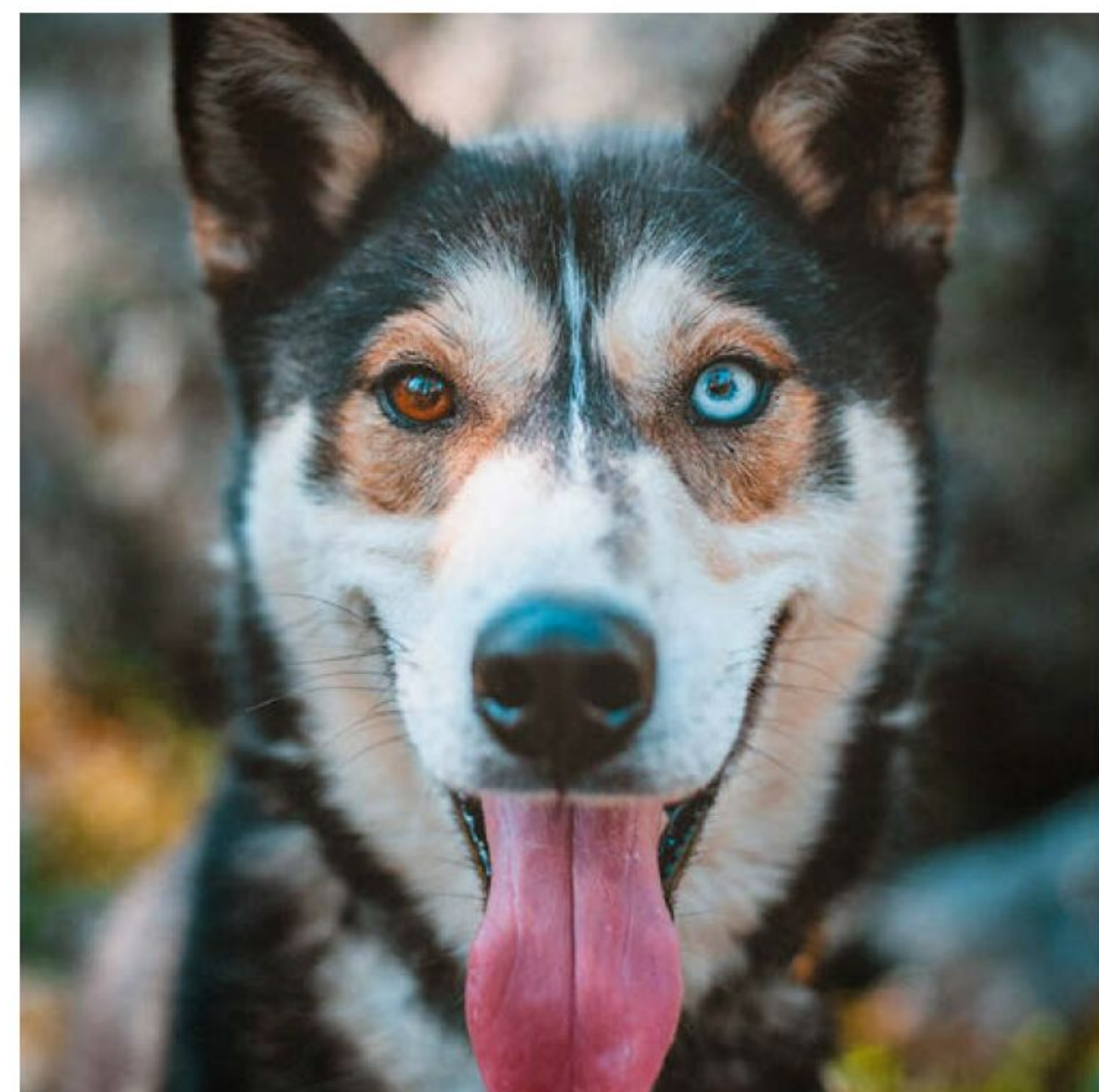
Che auto guidi quotidianamente?
Guido una Giulia 2.2 diesel, piuttosto normale rispetto alle "cose" con cui sono andata in giro, ma avendo un bambino piccolo, i modelli più sportivi si abbandonano. Prima della Giulia avevo una Stelvio da 200 CV, anche se qua sono avvenute alcune "magie" al mio motore, quindi ti dico solo la potenza di partenza! Ho fatto un passo indietro perché era troppo grande e mi sentivo un po' a disagio ad andare in giro Milano. La Giulia rimane una macchina che mi da un gran gusto a guidarla e sono due anni che la uso.

Tuta da pilota o gli abiti "civili"?
Quando correvo, mi lamentavo perché in tuta ero "l'anti-femminile" in assoluto, anche perché esteticamente ero diversa: avevo il collo e le spalle molto più grosse. Vivendo di allenamenti mi si gonfiava la parte superiore, e stare in tuta non mi piaceva particolarmente a livello estetico. Quindi oggi non mi manca mettermi la tuta in senso fisico, la indosserei molto volentieri per salire su un auto da corsa, perché mi mancano le gare. Mi è sempre piaciuto essere femminile e vestirmi femminile, ma sono in un contesto particolare e non è neanche il mio stile mettermi il tailleur o abiti succinti. Ai tempi delle corse però quando mi "vestivo da donna", vedevo la sorpresa di colleghi ed amici nel vedermi senza tuta. Oggi mi sento femminile nel rispetto del contesto in cui sono ,anche se io sono una donna sportiva! A

Michela e Mario Ferraris lavorano insieme fin da quando lei guidava le auto messe a punto dalla Romeo Ferraris, l'officina fondata dal papà di Mario.

La Mercedes Rosa di Michela nelle prime posizioni è protagonista di una super frenata alla prima variante di Portimao.

“Ho iniziato a correre tardi. Dopo aver preso la patente e aver provato a fare il record da casello a casello da Milano a Roma, mio papà mi fece fare un corso di guida. È iniziato tutto così”

La Finlandia offre paesaggi e colori unici al mondo. D’inverno le giornate sono molto corte, ma l’atmosfera che si respira è magica

LA CITTÀ DI BABBO NATALE

La casa delle meraviglie

Il Villaggio è situato a circa 8 km da Rovaniemi, in Finlandia, ed è la residenza ufficiale di Babbo Natale: è possibile visitarla

Siamo nel mese di dicembre e questo significa che l'anno sta per concludersi e, ancor prima, che è in arrivo anche il Natale, uno dei periodi più attesi sia da grandi che da piccini. Il motivo? L'atmosfera di festa che si respira in questo periodo è unica: si diventa tutti un pochino più buoni, si comprano i regali e le case e le città si riempiono di gioia e addobbi. Insomma, tutto diventa più bello fino al giorno dell'Epifania che "tutte le feste porta via". Se però volete far vivere, da soli o con ai vostri figli, la magica esperienza di visitare la casa di Babbo Natale è possibile, nel vero senso della parola, recandovi in Finlandia, in particolare nell'incantevole regione della Lapponia. Il Santa Claus Village, ovvero il villaggio di Babbo Natale, è situato a pochi chilometri dalla città di Rovaniemi, sopra al Circolo Polare Artico. In questo luogo avrete la possibilità di incontrare Babbo Natale nella sua casetta di legno e di sedervi sulle sue ginocchia, consegnare la vostra lettera di Natale e fare visita ai tanti negozietti e laboratori artigianali per i vostri regali. Il villaggio è nato, quasi per caso, nel 1950 in occasione della visita della moglie del presidente americano Roosevelt in Lapponia. Quello che oggi è un luogo incantato ed unico al mondo, un tempo, era una semplice capanna costruita in tutta fretta per l'arrivo di Eleanor Roosevelt. Da allora, Babbo Natale oggi ha una casa ed è anche possibile andarla a visitare! Non a caso a Rovaniemi è stato assegnato lo status di residenza ufficiale di Babbo Natale nel 2010. Presso questo villaggio vedrete Babbo Natale in persona e vederlo timbrare a mano le letterine consegnate dei bambini che vengono rispedite in tutto il mondo dagli elfi del Natale, con tanto di francobollo "ufficiale" di Babbo Natale. Se volete inviare la lettera dei vostri figli, e farvela rispedire con tanto di timbro, segnatevi questo indirizzo: Joulupukki, Joulupukin Pääposti, FI-96930 Napapiiri, Finlandia. Se avrete la possibilità di visitare Rovaniemi, non fermatevi al villaggio la Finlandia offre tantissimi escursioni ed attrazioni per tutte le età. Si possono fare gite con le slitte trainate dalle renne, gite in motoslitta, passeggiate in mezzo alla natura incontaminata, vedere con un po' di fortuna l'aurora boreale, visitare gli allevamenti di Husky e renne e tanto tanto altro ancora. Si tratta di un Paese che ha la fortuna di regalare a chi lo visita degli scenari e dei paesaggi unici al mondo e dove il tempo sembra essersi fermato e poi chi non vorrebbe conoscere Babbo Natale in persona? A

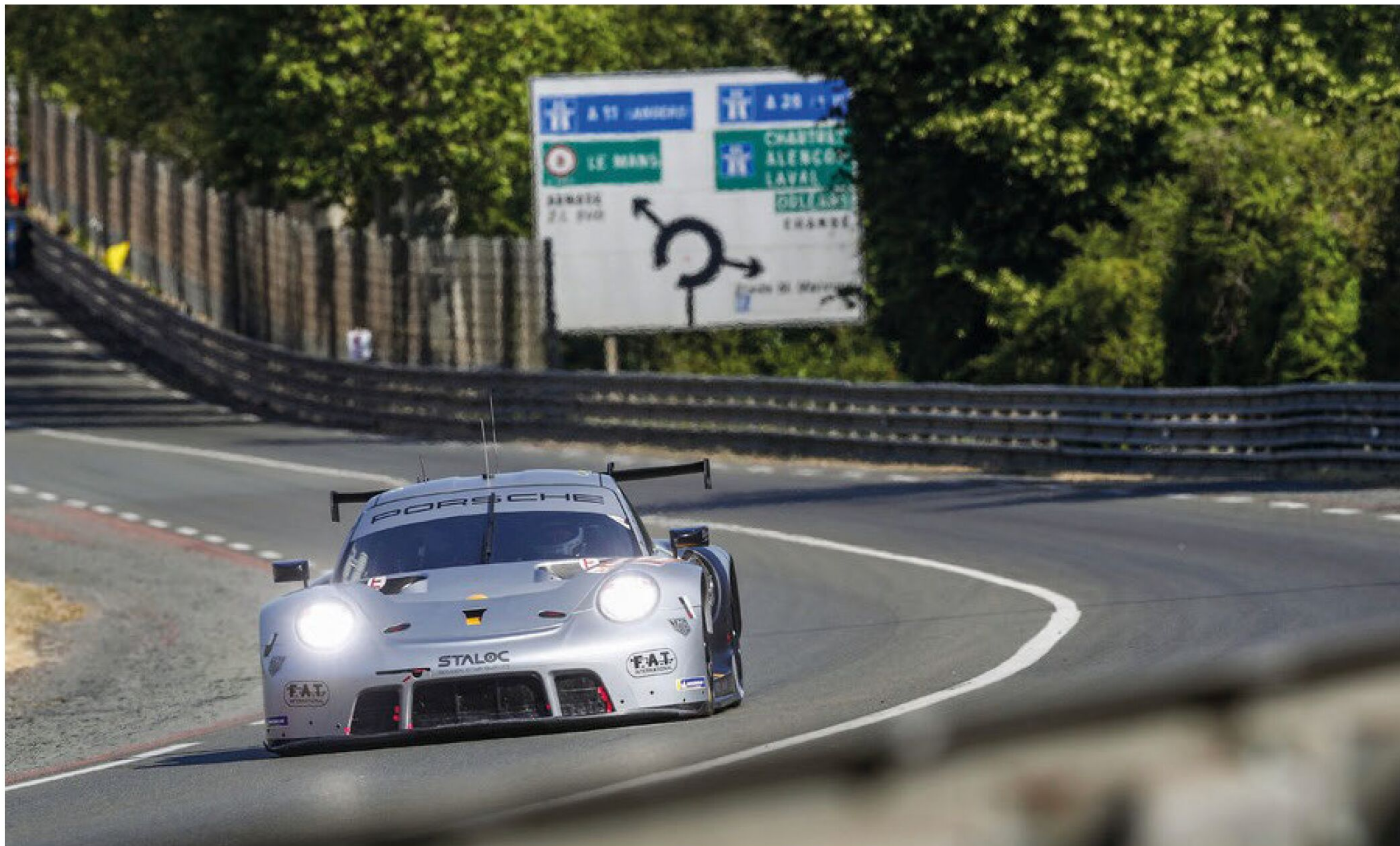
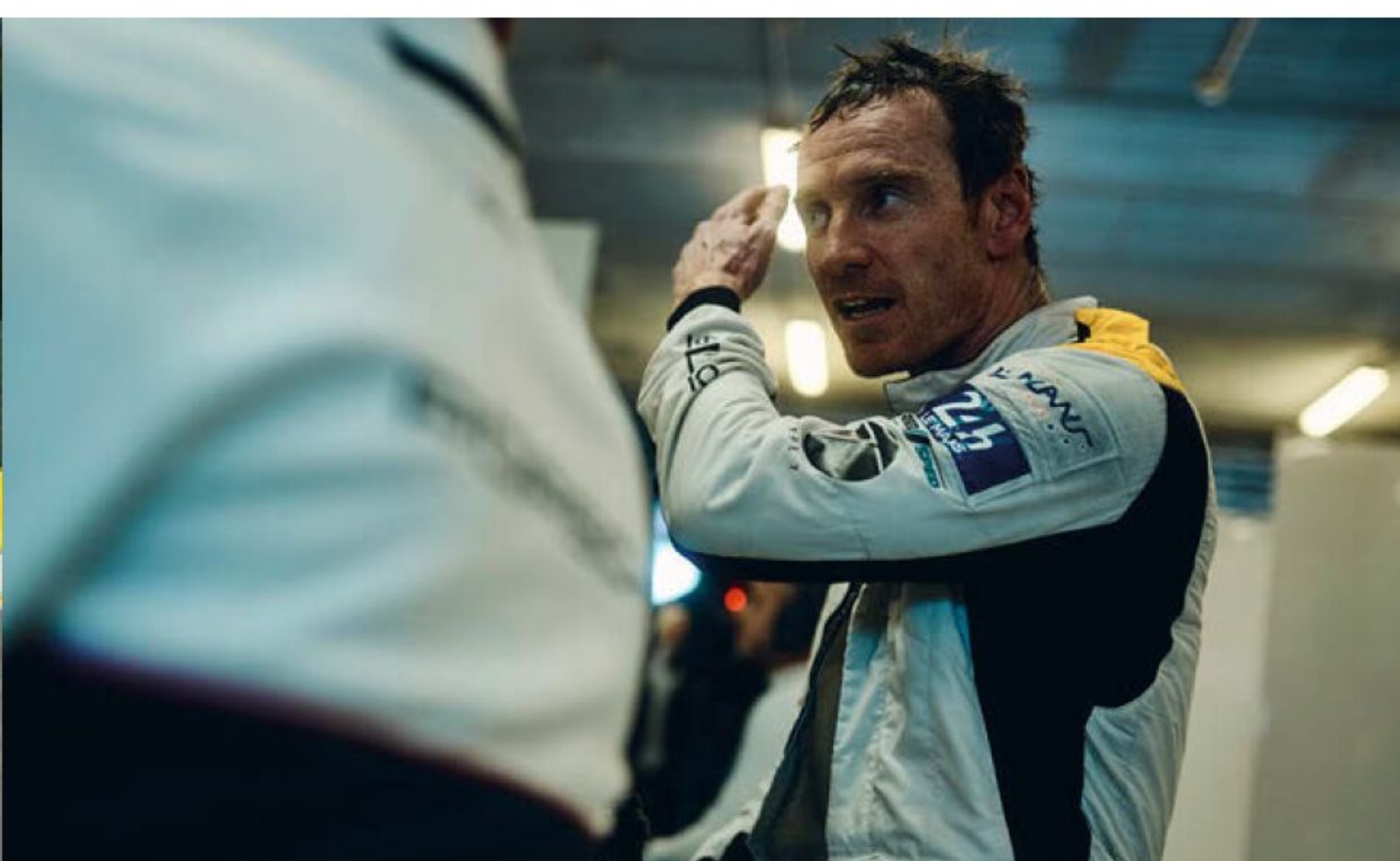
FILM

Un sogno divenuto realtà

La storia del film Road to Le Mans nasce dal sogno della star di Hollywood Michael Fassbender, che da attore si è trasformato in pilota. Vi raccontiamo la sua avventura

Fassbender ha ricevuto due candidature all'Oscar: nel 2014 come miglior attore non protagonista e nel 2016 come miglior attore protagonista.

Fin da bambino, Michael Fassbender sognava di correre in auto. Il 46enne nato a Heidelberg, in Germania, inizia il suo cammino verso l'ambiziosa meta nel 2018 quando, grazie all'attore americano Patrick Dempsey che ha corso tre volte a Le Mans alla guida una Porsche, entra in contatto con Porsche. Così la Casa tedesca inizia la formazione della star del cinema nominata due volte all'Oscar, partendo dalla Porsche Racing Experience, passando per la Porsche Sports Cup e, infine, gareggiando nell'European Le Mans Series (ELMS). La formazione sui campi di gara avviene sempre con un istruttore Porsche al suo fianco, il tutto documentato fin dall'inizio attraverso l'obiettivo delle telecamere. I numerosi fan che lo seguono assiduamente su YouTube fanno il tifo per lui nella serie di documentari Road to Le Mans, incoraggiandolo anche quando le cose non vanno esattamente per il meglio, come vi racconteremo tra poco. "Eravamo ansiosi di condividere con il mondo il suo percorso nel mondo del motorsport, quindi abbiamo deciso di creare una serie di contenuti sul sogno di Michael fin dall'inizio di questa storia", spiega Oliver Hoffmann, Direttore Marketing e Comunicazione di Porsche. "Ci siamo resi conto fin dall'inizio della grandezza del suo sogno, consapevoli del fatto che occorre un duro lavoro per poterlo realizzare. Per questo abbiamo sostenuto e accompagnato Michael in ogni fase della sua carriera agonistica. Si percepiscono la sua passione e la sua grande determinazione in ogni episodio di Road to Le Mans'".

"Ci siamo resi conto fin dall'inizio della grandezza del suo sogno, consapevoli del duro lavoro da svolgere per poterlo realizzare"

A fianco, la 911 RSR della Proton Competition (#93), guidata da Michael Fassbender (IRL), Richard Lietz (A), Zacharie Robichon (CDN) in occasione dell'European Le Mans Series nel 2023.

Vietato arrendersi

Divenuto famoso grazie a film come "X-Men" e "Inglourious Basterds", Michael ha temporaneamente sospeso la sua carriera cinematografica per buttarsi a capofitto nel mondo delle corse. "È stato è stato un viaggio mozzafiato", afferma Sebastian Borowski, Project Manager di Road to Le Mans. È proprio la disponibilità di Michael a condividere i suoi momenti più personali che ha contribuito al successo di questa fortunata serie, che rappresenta un autentico sguardo dietro le quinte di un percorso speciale finalizzato a realizzare il sogno più grande dell'infanzia. A un certo punto, però, il sogno di Fassbender si trasforma in un incubo: dopo tre anni di preparazione, nel 2022 Michael prende finalmente il via alla 24 Ore di Le Mans con la Porsche 911 RSR schierata dalla Proton Competition, rimanendo però coinvolto in un incidente. Una brutale battuta d'arresto per l'ambizioso gentleman driver. "L'esito della gara è stato davvero deprimente per il team, ma soprattutto per Michael, anche se l'equipaggio è riuscito comunque a tagliare il traguardo grazie al lavoro de meccanici che sono riusciti a riparare l'auto. Nonostante questa brutta caduta, Michael si è subito rialzato. "Si è capito immediatamente che volesse riprovarci", ricorda Sebastian Borowski".

Fassbender ha corso sia nell'European Le Mans Series, sia alla 24 Ore di Le Mans, sempre con la 911 RSR

“La serie pubblicata su YouTube Road to Le Mans ha coinvolto un numero sempre maggiore di fans e la risposta è stata sensazionale. Il duro lavoro, la capacità di superare i momenti più difficile e le belle emozioni dei successi hanno attratto sempre di più il pubblico. E la storia completa non era ancora stata svelata”, ha dichiarato Oliver Hoffmann.
Il 12 giugno di quest’anno, in occasione del 100° anniversario della 24 Ore di Le Mans, Michael Fassbender si è nuovamente schierato sulla griglia di partenza della Sarthe insieme al pilota ufficiale Richard Lietz e a Martin Rump. Fassbender se l’è cavata bene al volante dell’auto numero 911 della Proton Competition. “La gara ha mostrato i miei incredibili progressi, non solo dal punto di vista sportivo, ma anche mentale”, ha commentato Fassbender.
Si tratta di un miglioramento comunque quantificabile: il giro più veloce di Fassbender al volante della Porsche 911 RSR è stato di quasi quattro secondi inferiore del suo best lap dell’anno precedente. Per la prima volta, il quarantaseienne ha girato sotto i quattro minuti, un parametro fondamentale per le auto GT sul circuito di 13,626 km. Ha avuto coraggio, un grande sogno e non si è lasciato scoraggiare dai contrattempi”, afferma Oliver Hoffmann. “È proprio questo che ha reso il progetto così grande. Per fortuna abbiamo ripreso tutti i momenti di questo percorso fin dal primo giorno, e proprio grazie a questo, siamo in grado di proporre gratuitamente agli spettatori di tutto il mondo Road to Le Mans. Spero che questo possa spronare le persone a onorare i propri sogni personali e a realizzarli”. Il documentario, della durata di 90 minuti, ripercorre l’intero viaggio di Michael Fassbender e Porsche dal 2018 al 2023. Il film rappresenta la conclusione della serie su YouTube, che ha generato un totale di 100 milioni di visualizzazioni con i suoi 33 episodi in quattro stagioni. Il film Road to Le Mans è ora visibile sul canale youtube.com/@Porsche.

In queste immagini, Fassbender ai box in occasione della sua esperienza nel Campionato ELMS. In alto, alla 24 ore di Le Mans 2023 con la 911 RSR schierata dalla Proton Competition.

MUOVERSI IN CITTA'

TROMOX MC10

La nuova moto elettrica cinese è offerta in due declinazioni, una dalle caratteristiche più stradali, l'altra in stile off-road. Promette un'autonomia fino a 130 km

MC10 STREET è la versione dal look più stradale della moto cinese contraddistinta da un design minimalista e dal telaio perimetrale in alluminio che abbraccia le due batterie e il gruppo motopropulsore. La meccanica è condivisa con la versione dal look più off-road, chiamata appunto TrailX e adotta un motore elettrico da 12,5 kW (11 kW per MC10Street). Per quanto riguarda la trasmissione, in entrambi i casi è a cinghia, mentre la doppia batteria agli ioni di litio da 72V 58Ah consente una velocità massima di circa 90 km/h e un'autonomia dichiarata di circa 130 km. A livello ciclistico troviamo invece una forcella a steli rovesciati (regolabile nel caso della MC10 TrailX), pneumatici nelle misure 80/100-19" all'anteriore e 90/90/18" al posteriore, mentre l'impianto frenante è a disco con frenata combinata CBS. Concludiamo con la dotazione di serie, che include un faro anteriore sovrapposto con tecnologia LED e un display a colori da 3,6 pollici (regolabile nell'inclinazione), con presa di ricarica USB e connettività BT con lo smartphone, tramite l'apposita APP. **A**

La dotazione di serie include il faro con tecnologia LED e un display da 3,6 pollici che può essere regolato nell'inclinazione

MOBILIZE DUO

Il brand del Gruppo Renault per la mobilità sostenibile ha presentato questo mezzo a due posti ideale per la città, offerto in due declinazioni per essere guidato a 14 anni, oppure con la patente L7 a 16 anni

Renault è stata una delle prime Case automobilistiche a credere nei quadricicli per la mobilità urbana con la rivoluzionaria Twizy, ma ora che il mercato si è arricchito da proposte interessanti come Citroën ami e Fiat Topolino, la Casa francese si ripresenta ai nastri di partenza con Duo. Lo fa con il brand Mobilize e proponendo due versioni, una guidabile da 14 anni, quindi con velocità limitata a 45km/h come le concorrenti appena citate, l'altra invece destinata ai possessori di patente L7, quindi guidabile da 16 anni e capace di raggiungere una velocità massima 80 km/h. Entrambe sono equipaggiate con una batteria da 10,4 kWh in grado di offrire una autonomia di 140 km (dato ancora in fase di omologazione) e ricaricabile in circa 5 ore, anche con la semplice presa Schuko del proprio box. La dotazione di sicurezza è di tutto rispetto: include 4 freni a disco e l'air bag per il guidatore, accessori inusuali per un mezzo così compatto, come confermano la lunghezza di 2,43 metri, la larghezza di 1,30 e l'altezza di 1,46 metri. Le porte laterali sono ad apertura verticale, mentre il sedile del passeggero, che si trova dietro il guidatore proprio come nel caso di Twizy, è scorrevole per agevolare l'accessibilità. A

Le porte sono ad apertura verticale, una scelta molto funzionale nei parcheggi stretti tipici delle città.

I sedili sono in tandem, con quello anteriore scorrevole per favorire l'accessibilità posteriore. Duo è lunga solo 2,43 metri

ICONE

Quando la Fiat Topolino incontra Topolino

Un tributo di Fiat per il centesimo anniversario della Disney: cinque interpretazioni uniche di Topolino, quattro disegnate dal Centro Stile Fiat e ispirate dai creativi Disney e una con la partecipazione dello storico artista Disney, Giorgio Cavazzano

Da una parte l'auto che ha motorizzato milioni di italiani, dall'altro un personaggio conosciuto in tutto il mondo che ha fatto la storia dei cartoni animati. Due vere e proprie icone che fanno parte del nostro passato, ma anche del nostro presente e che hanno anche in comune le dimensioni ridotte e lo stesso nome: Topolino. Oggi Fiat rende omaggio al centesimo anniversario Disney con un regalo unico: la creazione di soli cinque esemplari della nuova Fiat Topolino ispirate e dedicate proprio a Mickey Mouse. Il palcoscenico scelto per svelare questi esemplari unici, non a caso, è stato Casa 500, al quarto piano della Pinacoteca Agnelli, con vista sulla mitica pista di collaudo sul tetto del Lingotto.

Le parole dei protagonisti

Oliver Francois, CEO di Fiat e CMO Global di Stellantis, ha commentato: "Le storie di Fiat e Disney hanno radici forti, entrambe festeggiano i 100 anni, e si intrecciano l'una all'altra. Vale lo stesso per le Topolino, l'icona Disney e la primissima Fiat 500, che hanno ispirato per decenni gli artisti, la street art e la moda. Abbiamo in comune molto più di un nome: il DNA, l'autenticità, ed entrambi condividiamo l'importanza di portare alle persone semplicità, calore e gioia. Vogliamo mostrare il mondo, e il futuro, con un sorriso e con ottimismo e parlare ad un pubblico più giovane. La nuova Fiat Topolino avrà dunque in questo contesto un ruolo importante, infatti nasce per avvicinare le persone alla mobilità elettrica con un sorriso. Oggi sono orgoglioso di presentare il nostro tributo a Disney: cinque Topolino molto speciali e uniche, ispirate all'iconico personaggio

Questi modelli speciali non sono in commercio, ma possiamo solo immaginare il successo che potrebbero riscuotere nel mercato

Tutte le Topolino schierate sul tetto del Lingotto di Torino, sede storica della Fiat.

Disney che ha dato il nome alla nostra Topolino negli anni Trenta".
Daniel Frigo, Country Manager The Walt Disney Company Italy & Turkey and Head of Studio Italy, ha commentato: "Per noi è davvero un onore essere parte della cultura e dell'incredibile creatività italiana. Questo amore per l'Italia ci ha portato ad instaurare un rapporto basato sul rispetto e la fiducia, sia con gli italiani che con Fiat. Siamo veramente onorati di poter celebrare il nostro centesimo anniversario con questo momento magico che unisce Fiat e Topolino ancora una volta, nello spirito della creatività e nel legame dell'amicizia".
Gli altri quattro modelli prendono ispirazione da altrettanti pilastri: historical, modern, street, e abstract. Si tratta di quattro temi che hanno rappresentato la base di partenza per ogni singola Topolino: la storicità, la modernità, l'anima urbana e la parte astratta di queste due icone.
Tutti gli esemplari saranno in esposizione a Torino sulla rampa Nord dell'edificio del Lingotto. I visitatori del centro commerciale potranno passeggiare lungo la rampa e ammirare le 5 Fiat Topolino mentre raggiungono La Pista 500. **A**

Passato e presente della Fiat Topolino, che oggi è diventata una microcar elettrica.

Historical

Il primo modello è a tema "historical" e racconta la storia di Topolino usando una grafica old school, che ripercorre il cortometraggio Disney intitolato "Steamboat Willie". Quest'opera introdusse una vera rivoluzione per l'epoca: la sincronizzazione del suono con l'animazione che gli ha permesso anche l'ingresso al MoMA di New York.

Modern

Il disegno "modern" si ispira invece all'arte moderna: in bella mostra troviamo una trama con le iniziali di Mickey Mouse, molto colorata e vivace. Sulle portiere invece non poteva mancare la simpatica faccia di Topolino con le sue inconfondibile orecchie grosse e tonde.

Abstract

La livrea "abstract" omaggia un altro aspetto della creatività Disney: il modo in cui il brand rinnova gli spunti stilistici classici attraverso tocchi grafici e simboli astratti, regalando un impatto visivo molto forte. Una Topolino allegra e con uno stile dai colori sgargianti, che mette proprio tanta allegria solo guardandola.

Street

Infine, la creatività "street" mostra chiari riferimenti ai graffiti che rendono omaggio a Topolino con uno spirito urbano, proprio come la Fiat Topolino vuole essere il punto di riferimento nella mobilità cittadina, diventando una piccola opera d'arte su ruote.

Giorgio Cavazzano

Giorgio Cavazzano, disegnatore Disney e cartoonist di fama internazionale, ha creato una Topolino per celebrare i 95 anni di storia del mitico Mickey Mouse. Un esemplare che, su richiesta di John Elkann è stata anche autografata dall'artista italiano per renderla ancora più esclusiva.

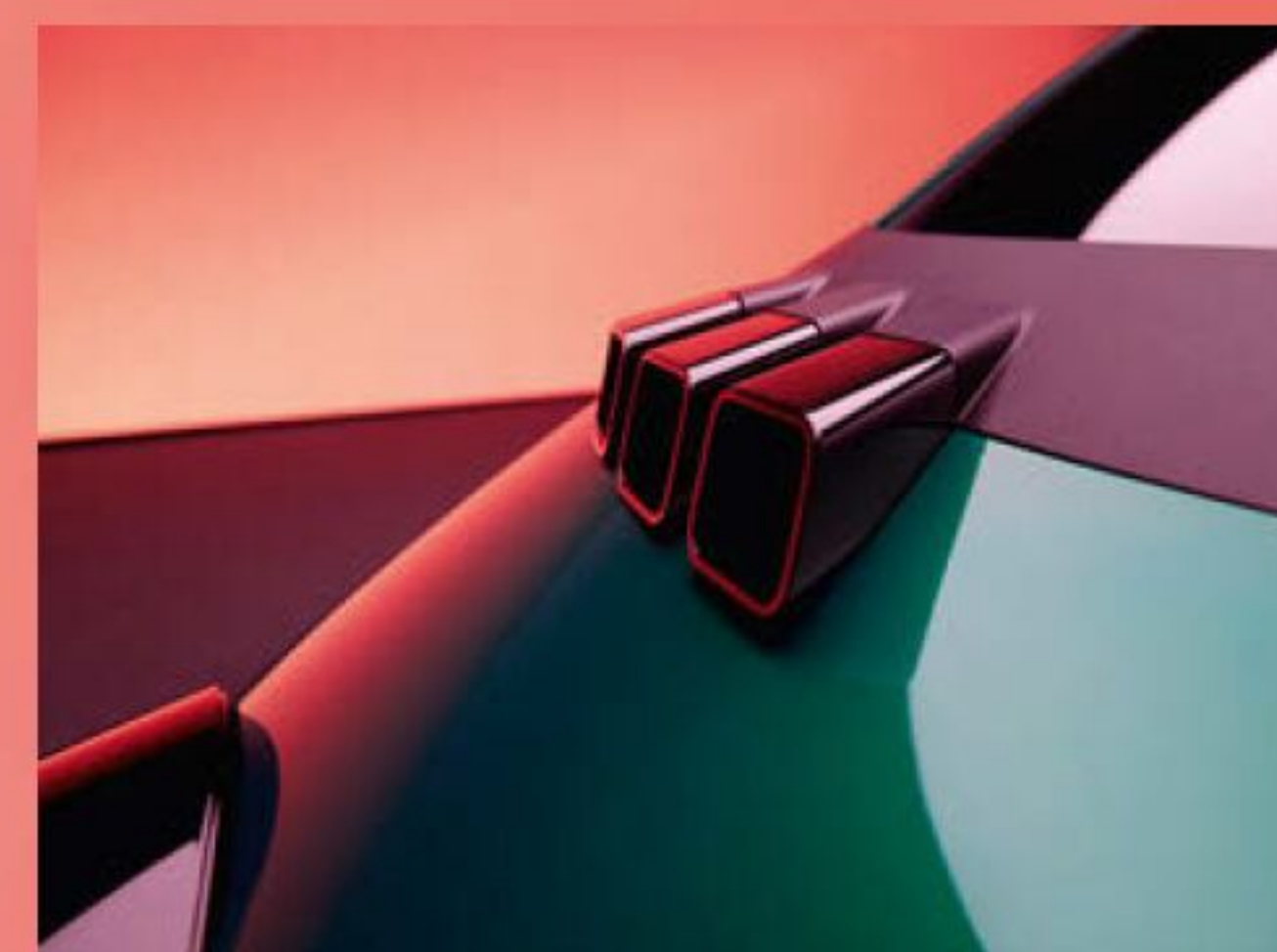
eMOBILITY

ANTEPRIME

Ampere, le elettriche del futuro

La nuova divisione del marchio Renault dedicata alle auto elettriche ha presentato i modelli che vedremo nei prossimi anni, tra cui la rievocazione della Twingo

Sopra, i 5 modelli della futura gamma Ampere.

Maniglie, gruppi ottici e presa d'aria sul cofano evocano la Twingo del 1992.

Ampere, l'azienda specializzata nella produzione di veicoli elettrici per conto di Renault in Europa, è diventata indipendente e punta ad una crescita annua media del 30% del fatturato tra il 2023 e il 2031. L'obiettivo di questa società, che conta 11.000 dipendenti, di cui il 35% sono ingegneri, è di raggiungere la parità di prezzo tra veicoli elettrici e termici prima della concorrenza grazie alla riduzione dei costi del 40% entro il 2027/2028. Come leader delle auto compatte e di medie dimensioni in Europa, il Gruppo Renault, quindi anche Ampere, è strutturato per essere competitivo nei segmenti B e C che, insieme, si prevede possano rappresentare il 75% del mercato europeo dei veicoli elettrici entro il 2030.

Due piattaforme per competere nei segmenti B e C

La strategia è possibile grazie alla disponibilità di due piattaforme: AmpR Small per il segmento B (ex CMF-B EV) e AmpR Medium per il segmento C (ex CMF-EV). La gamma sarà inizialmente composta da 5 modelli:

Mégane E-Tech, lanciata a metà del 2022, è l'auto che ha consentito di conquistare nuovi clienti (tasso di crescita rispetto ai competitor superiore al 50% in Europa). Detiene una quota del 2,2% sul mercato europeo dei veicoli elettrici e si attesta al primo posto in Francia tra i veicoli elettrici del segmento C.

Scénic E-Tech, in vendita a inizio 2024 a circa 40.000 euro, rappresenta il futuro delle familiari europee. È costruita con fino al 95% di materiali riciclabili e si fregia della migliore autonomia della categoria, fino ad oltre 625 km WLTP.

Renault 5, che sarà svelata nel primo trimestre del 2024, rappresenta la rinascita di un modello iconico già riconosciuto da stampa e social media. Sarà venduta a circa 25.000 euro e garantirà un'autonomia fino a 400 Km. Proporrà l'avatar Reno, copilota virtuale nato dall'intelligenza artificiale, in grado di imparare ogni giorno dagli utenti per anticipare e soddisfare nel migliore dei modi le loro esigenze.

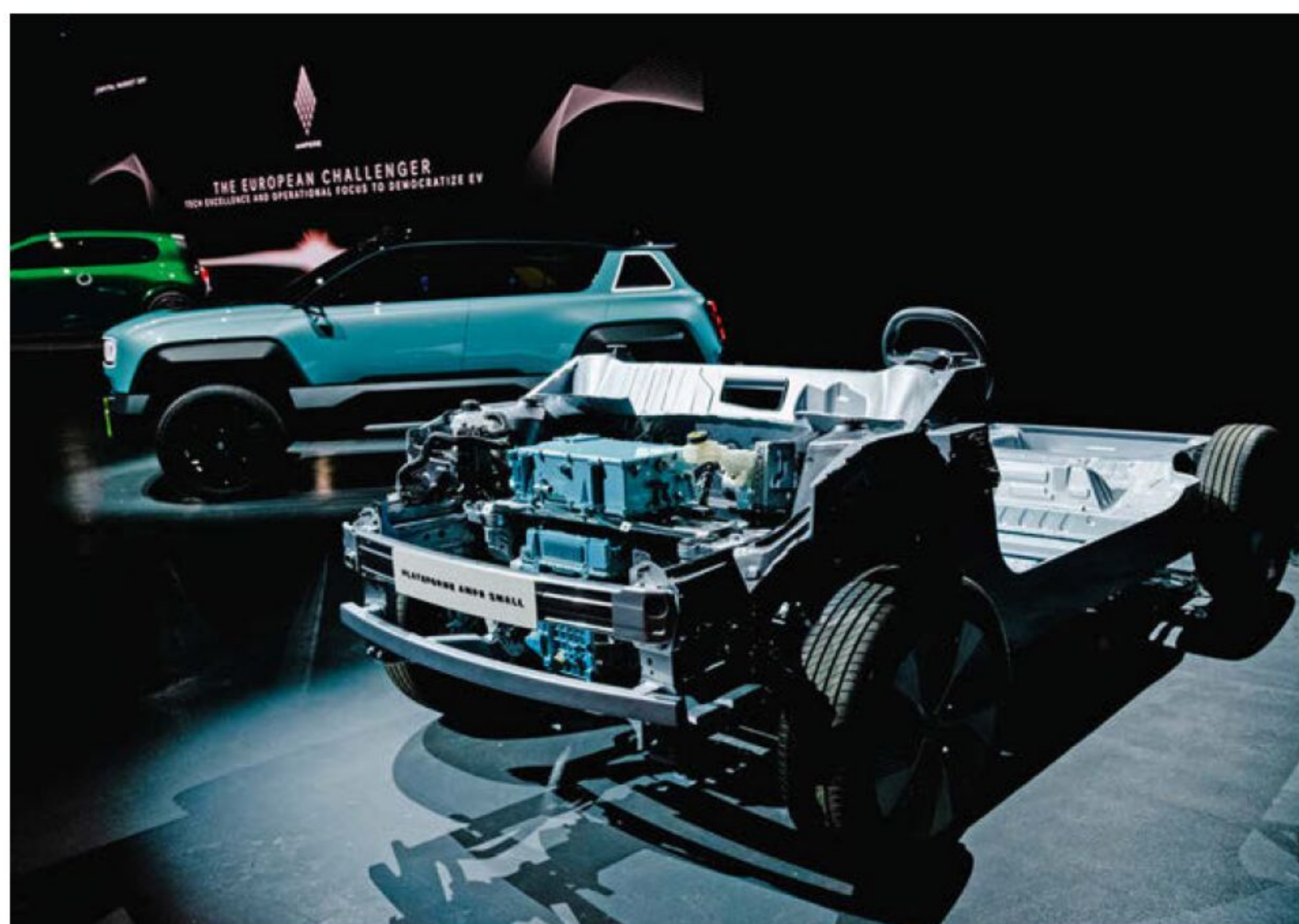
Renault 4, che vedrà la luce nel 2025, si farà invece apprezzare per la sua versatilità, ma sfruttando l'esperienza della Renault 5, con la quale condividerà la piattaforma AmpR Small e il sistema di infotainment.

Legend, dal look ispirato alla prima Twingo, è il veicolo urbano con la migliore efficienza della categoria, accreditato di un consumo di corrente di soli 10 kWh/100km, garantisce una riduzione del 75% delle emissioni di CO_2 rispetto alla media dei veicoli termici europei venduti nel 2023 nell'arco del suo ciclo di vita, zero emissioni di CO_2 allo scarico e minor consumo di materie prime grazie alle dimensioni compatte. Prodotta in Europa, sarà proposta a meno di 20.000 euro (incentivi esclusi).

Il programma prevede comunque altri due modelli in modo da arrivare al 2031 con un'offerta di 7 auto, con l'obiettivo di vendere circa 300.000 unità nel 2025, per poi crescere fino a 1 milione di esemplari nel 2031. A

A destra, Renault 4, che debutterà nel 2025 dopo Renault 5, con la quale condivide la piattaforma AmpR Small (in basso nella pagina a fianco).

Renault 5 verrà svelata nel primo trimestre del 2024

A Mégane E-Tech, seguirà Scénic E-Tech all'inizio del 2024

Non solo auto

L'offerta di Ampere non si limita tuttavia alle auto elettriche che vedremo nei prossimi anni, ma include anche la cosiddetta customer journey, basata su cinque fondamentali punti di forza: l'autorevolezza e la fama del marchio Renault, la capillarità della rete di vendita, la professionalità dei punti di assistenza, le soluzioni di ricarica complete e sostenibili a prezzi competitivi a domicilio o su strada, oltre alle offerte di Mobilize Financial Services con soluzioni finanziarie che spaziano dal semplice abbonamento per pochi giorni al leasing completo per diversi anni.
Da non sottovalutare infine l'approccio orizzontale garantito da partnership con Google e Qualcomm Technologies per risparmiare tempo, contenere i costi, ridurre i rischi di esecuzione ed offrire ai clienti le migliori soluzioni del mercato **A**

Single frame ampliato, prese d’aria maggiorate e sudo paracolpi dal design più sportivo esaltano il dinamismo della rinnovata Q8

PRODOTTO

PRIMO CONTATTO

AUDI Q8 50 TDI

Poche modifiche estetiche rendono ancora attuale un SUV che conferma l'ottimo equilibrio tra comfort di marcia e piacere di guida

TEST

DOVE

Da Bologna ci siamo spostati sui colli nei dintorni di Maranello, per poi raggiungere Reggio Emilia e ritornare a Bologna.

COME

Con una guida morbida per saggiare il comfort, ma aumentando il ritmo sulla parte più guidata del percorso.

QUANTO

Circa 150 km, comprensivi della tratta autostradale da Reggio Emilia a Bologna.

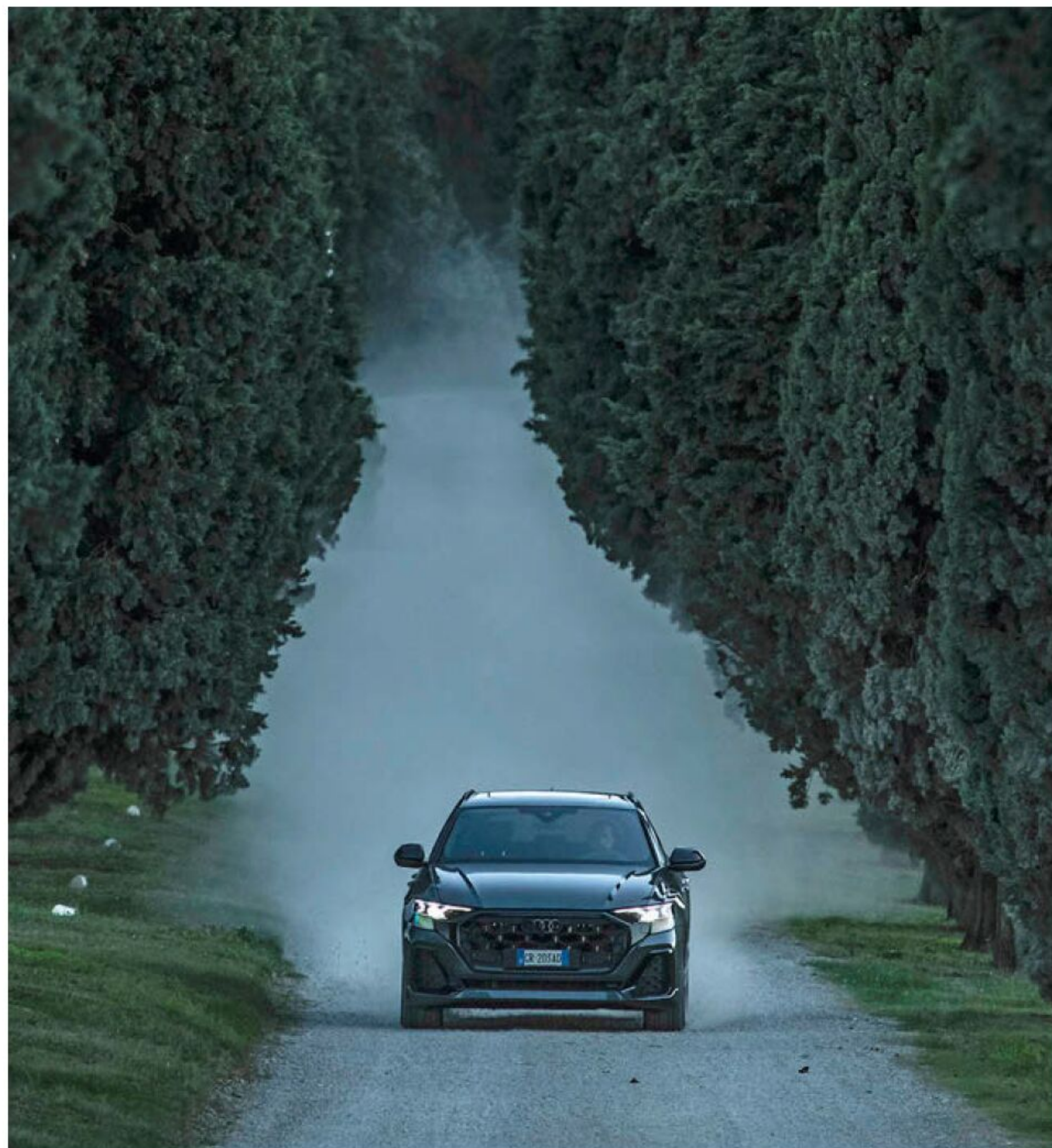
Squadra che vince non si cambia, ecco perché il SUV leader del segmento E è stato modificato in alcuni dettagli estetici, ma senza stravolgerne la sua immagine e mantenendo inalterati contenuti tecnici di prim'ordine. A partire dai motori, in cui sono i diesel a farla da padroni, con il classico V6 TDI di 3 litri declinato in due livelli di potenza: 231 CV per la 45 TDI, che salgono a 286 nel caso della 50 TDI protagonista di questo primo test. La gamma benzina si compone invece della 55 TFSI con il V6 turbo di 3 litri da 340 CV e dell'ammiraglia nobilitata dalla lettera S, ovvero la SQ8 equipaggiata con il V8 TSI di 4 litri e 507 CV. Dicevamo dell'estetica: il frontale è la parte che cambia di più, con il single frame ampliato e le prese d'aria maggiorate per sottolineare l'immagine sportiva di Q8, che propone per la prima volta i proiettori a LED Audi Matrix HD con spot laser corredati di molteplici firme luminose e associati ai gruppi ottici posteriori con tecnologia OLED. Offerta solo in allestimento S Line, la nuova Q8 parte da un listino di 91.000 euro per la 45 TDI, che sale a 93.100 euro nel caso della 50 TDI, passando per i 94.100 della 55 TSI, per arrivare fino ai 129.250 euro della SQ8. C'è però da dire che difficilmente l'utente tipo di quest'auto rimarrà indifferente di fronte alla nutrita lista degli optional caèpace di far tranquillamente lievitare il prezzo finale fino ai circa 120.000 euro della 50 TDI protagonista di questo test.

La plancia è rimasta invariata, così come il volante sportivo a tre razze, un po' troppo alto anche regolandolo nella posizione più bassa possibile.

Tecnologica ma funzionale

Parlare di qualità percepita a bordo dell'Audi al vertice della gamma Q è abbastanza scontato, ma trovare un sistema multimediale perfettamente integrato con la plancia, una soluzione in controtendenza rispetto ai monitor dall'aspetto un po' posticcio in stile tablet, costituisce sempre una gradita sorpresa. Così come non guasta la funzionale leva del cambio, al pari dei comandi touch da azionare con un minimo di pressione con il dito in modo da scongiurare involontari azionamenti nella fase di scorrimento. Insomma, tanta elettronica ma sempre fruibile, sommata a numerose soluzioni pensate per esaltare il comfort ma senza dimenticare il lato sportivo di un SUV in stile coupé, sottolineato dal piccolo volante a tre razze nobilitato dalla lettera S, oltre che da sedili sì comodi, ma anche conformati in modo da trattenere correttamente il corpo anche nella guida più spigliata sui tracciati misti.

In partenza si avverte un certo slittamento da parte della trasmissione automatica, poi la progressione diventa più incisiva

Le ruote posteriori sterzanti proposte a richiesta rendono agile la Q8
nei tracciati più tortuosi, a maggior ragione con il settaggio Dynamic

Coccola sempre, ma all'occorrenza sa anche sfoderare gli artigli

In un mondo di auto più o meno elettrificate fa quasi effetto guidare una turbodiesel myld-hybrid, nel caso specifico a causa di una sensazione di slittamento da parte della trasmissione automatica che in partenza non consente di apprezzare fino in fondo tutti i 600 Nm di coppia erogati dal motore. Appena ci si mette in movimento la situazione cambia, con progressioni più incisive, assecondate dagli 8 rapporti del cambio che mantengono il regime di rotazione del motore all'interno della parte più redditizia di una curva di coppia sempre molto vigorosa. Quello che emerge fin dai primi chilometri è un comfort di marcia esemplare, dove le sospensioni pneumatiche riescono in buona parte a sopperire al limitato assorbimento causato dalla spalla ribassata dei pneumatici, da 22 pollici nel caso specifico. Una volta stabilizzata la velocità, anche la silenziosità è esemplare, così come la sensazione di sicurezza assicurata da un'auto sì lunga quasi 5 metri e dal peso superiore ai 2.100 kg, ma anche sorprendentemente reattiva sui tracciati misti. Grazie anche alle ruote posteriori sterzanti montate sull'esemplare di questo primo test, la Q8 si rivela molto pronta in inserimento di curva e nei passaggi da una traiettoria all'altra, soprattutto dopo aver attivato il programma di guida Dynamic, che riduce sensibilmente il rollio, esalta la prontezza di risposta del motore ai comandi del gas e tende a scalare marcia più rapidamente in caso di forte decelerazione. **A**

Difficilmente l'utente tipo di un SUV di questo genere lo utilizzerà in fuoristrada, ma la possibilità di rialzare l'assetto lo rende adatto anche ai fondi accidentati o sterrati.

PRODOTTO

PRIMO CONTATTO

SUBARU CROSSTREK

Nasce dalla XV, ma si distingue per l'indole più off-road e ispirata allo sport e al tempo libero. Su strada offre un ottimo mix tra comfort di marcia e piacere di guida nonostante i soli 136 CV del 2 litri boxer aspirato

Il nome Crosstrek anticipa in modo molto chiaro l'indole della nuova Subaru che sostituisce la XV, visto che unisce il mondo dei crossover con quello del trekking, dando così origine a un modello ideale per lo sport e il tempo libero. Il suo look evidenzia invece la sua vocazione off-road, ma i tecnici Subaru hanno lavorato sodo per migliorare ulteriormente anche il comfort di marcia, senza tuttavia trascurare la piacevolezza di guida, una caratteristica che da sempre identifica la produzione della Casa giapponese. Risultato perfettamente riuscito, come scopriremo a breve.

La fluidità di marcia, oltre che dall'erogazione del motore boxer, è esaltata dalla dolcezza della trasmissione a variazione continua

TEST

DOVE

Da Nembro (BG) verso le tortuose strade della Valseriana, affrontando anche un breve tratto off-road.

COME

Con una guida brillante ma senza esagerare, in modo da apprezzare il grande comfort di quest'auto.

QUANTO

Un tracciato di 90 km, gran parte dei quali percorsi su strade di montagna.

Plancia più moderna

Se il look della carrozzeria è stato rivisto per ribadire l'immagine off-road di questo modello, l'abitacolo si presenta invece più moderno e tecnologico, soprattutto per quanto riguarda la zona centrale della plancia, dominata dal monitor da 11,6 pollici a sviluppo verticale. Tra le peculiarità del nuovo sistema multimediale figurano la possibilità di utilizzare Android Auto e Apple Car Play anche attraverso la connessione wireless, oltre alla presenza del servizio di informazioni sulla posizione fornito da what3words Limited, che consente di identificare esattamente la posizione finale da impostare sul navigatore satellitare con solo tre parole. Il sistema divide il mondo in quadrati di tre metri e assegna a ogni quadrato un soggetto unico determinato dalla combinazione di tre parole. Gli utenti possono impostare le destinazioni cercando il file con le parole corrispondenti tramite il sito web what3words o l'app specifica. Sono state inoltre ampliate e rese più immediate le funzioni dei comandi vocali, mentre il tunnel centrale ospita ora porte USB, sia di tipo A che C.

I sedili sono stati modificati con l'aggiunta di una staffa nella zona del bacino per supportare la zona sacrale. Più rigide invece zona lombare, supporto pelvico e cuscino.

La classica leva del cambio non stona affatto, peccato invece per l'assenza dei paddles dietro il volante a tre razze

Boxer aspirato e cambio CVT

La meccanica riprende le soluzioni tecniche della XV, a partire dal motore, un 4 cilindri boxer aspirato di 2 litri, che è sceso però da 150 a 136 CV di potenza massima per ridurre ulteriormente le emissioni. All'interno del cambio a variazione continua CVT è alloggiato invece un motore elettrico che eroga una potenza di 12,3 kW (16,7 CV) e una coppia di 65 Nm. Come da tradizione, la trazione è invece integrale, con il classico sistema Symmetrical AWD, un punto di riferimento per una Casa automobilistica che ha creduto fin dall'origine in questo tipo di trazione. Non manca poi il sistema X-Mode per ottimizzare la guida sui terreni più impervi, che prevede la sola modalità Snow/Dirt per l'allestimento Style, mentre Style Extra e Premium aggiungono il programma Deep Snow/Mud. Questa opzione interviene su motore, sistema di trazione integrale AWD e impianto frenante per affrontare al meglio i percorsi più accidentati o con superfici scivolose, spostando le soglie d'intervento in funzione delle condizioni di aderenza del fondo stradale. Le doti off-road di Crosstrek sono evidenziate da numeri di tutto rispetto: angolo di attacco 19,3°, angolo di dosso 20,8° e angolo di uscita di 31,2°, mentre l'altezza da terra è di 220 mm.

Davvero notevole l'assorbimento delle sospensioni sullo sconnesso, mentre al crescere della velocità emerge qualche fruscio aerodinamico

Coinvolgente ma senza eccessi

Bastano pochi chilometri per entrare in sintonia con un'auto che, pur avendo strizzato l'occhio a comfort di marcia e sicurezza, non ha perso di vista quel piacere di guida che da sempre contraddistingue la produzione Subaru. Merito di uno sterzo molto meno filtrato rispetto a quello di gran parte delle concorrenti, ma anche di un avantreno pronto nel raggiungere il punto di corda e fedele nel mantenere la traiettoria impostata. Crosstrek è quindi una compagna di guida ideale anche nella guida brillante, assecondata da un motore pronto nella risposta anche se non particolarmente grintoso nella parte alta del contagiri. Lo stesso vale per la trasmissione a variazione continua: fluida e progressiva come poche, ma un po' in affanno all'affondo del pedale del gas a causa della sensazione di slittamento che contraddistingue questo genere di trasmissioni. Insomma, pur assecondando senza problemi uno stile di guida brillante, Crosstrek non ama gli eccessi, ricambiando con un'eccellente capacità di assorbimento delle sospensioni sullo sconnesso e con una rumorosità meccanica sempre molto contenuta; solo al crescere dell'andatura qualche fruscio aerodinamico disturba leggermente una sensazione di isolamento acustico in genere riservata a modelli di classe superiore.

Alla guida è pur sempre una Subaru: sterzo pronto, inserimenti in traiettoria pronti e una stabilità che infonde sicurezza

Non nasce certo per il fuoristrada, ma gli angoli caratteristici non sono niente male: 19,3° di attacco, 20,8° di dosso e 31,2° di uscita

Alcuni dettagli esterni della sostituta della XV ne confermano la sua destinazione per lo sport e tempo libero. I mancorrenti sul tetto sono di serie per tutti gli allestimenti.

Tre allestimenti, prezzi da 37.900 euro

Il listino prevede tre allestimenti: Style, Style Extra e Premium, con prezzi rispettivamente di 37.900, 39.400 e 42.150 euro. Già il primo offre 9 air bag, audio display da 11,6", telecamera posteriore, smart key, sedili anteriori riscaldabili, fari a LED e cerchi in lega da 17. Style Extra aggiunge, tra l'altro, cerchi da 18", sedili a regolazione elettrica, specchietto fotocromatico e High Beam Assist, mentre Premium propone anche navigatore, rivestimento in pelle dei sedili e tetto apribile in cristallo. Crosstrek può già essere ordinata, mentre le prime consegne avverranno a partire da gennaio. A

Parola d'ordine originalità. Già, perché potrà piacere o meno, ma sul fatto che i designer Kia abbiano imboccato una strada diversa rispetto al resto dell'attuale produzione automobilistica non si discute proprio. Così come la scelta di proporre unicamente la propulsione elettrica in due diverse declinazioni: 2WD a trazione posteriore con un singolo motore da 203 CV e autonomia fino a 563 km secondo il ciclo WLTP, oppure 4WD con due motori elettrici per un totale di 384 CV e 505 km di autonomia. La batteria ha in entrambi i casi una capacità di 99,8 kWh, ma la presenza di un sistema di ricarica da 800 volt consente di recuperare 294 km di autonomia in soli 15 minuti nel caso della versione a trazione posteriore (RWD), evidentemente in presenza di colonnine di ricarica ultra fast non facilissime

Due le versioni: una a trazione posteriore da 203 CV e fino a 563 km di autonomia, l'altra a trazione integrale per 384 CV e 505 km

PRODOTTO

PRIMO CONTATTO

KIA EV9

Cosa ci ha colpito dopo aver guidato per la prima volta questo SUV elettrico lungo 5 metri? La capacità di farti sentire subito a tuo agio, oltre a un'inattesa maneggevolezza. Il tutto sommato a un eccellente comfort di marcia

da trovare allo stato attuale in Italia. Per arginare il problema della ricarica nei lunghi viaggi è stata comunque implementata la funzione Kia EV Route Planner nel sistema di navigazione satellitare, che, in caso di carica della batteria non sufficiente per raggiungere la destinazione impostata, consiglia automaticamente la stazione di ricarica idonea lungo il percorso pianificato. In presenza di temperature molto basse, questa funzione opera in abbinamento al sistema di condizionamento della batteria, facendo raggiungere a quest'ultima la temperatura di ricarica ottimale prima di raggiungere la stazione di rifornimento.

TEST

DOVE

Da Carate Brianza abbiamo raggiunto il lago di Lecco, per poi raggiungere il colle del Ghisallo e puntare verso la Brianza.

COME

Assaporando il comfort da autentica ammiraglia, ma senza lesinare sul pedale destro per godersi i 384 CV di potenza.

QUANTO

Abbiamo percorso poco più di 100 km, alternando lunghi rettilinei a tratti molto tortuosi e guidati.

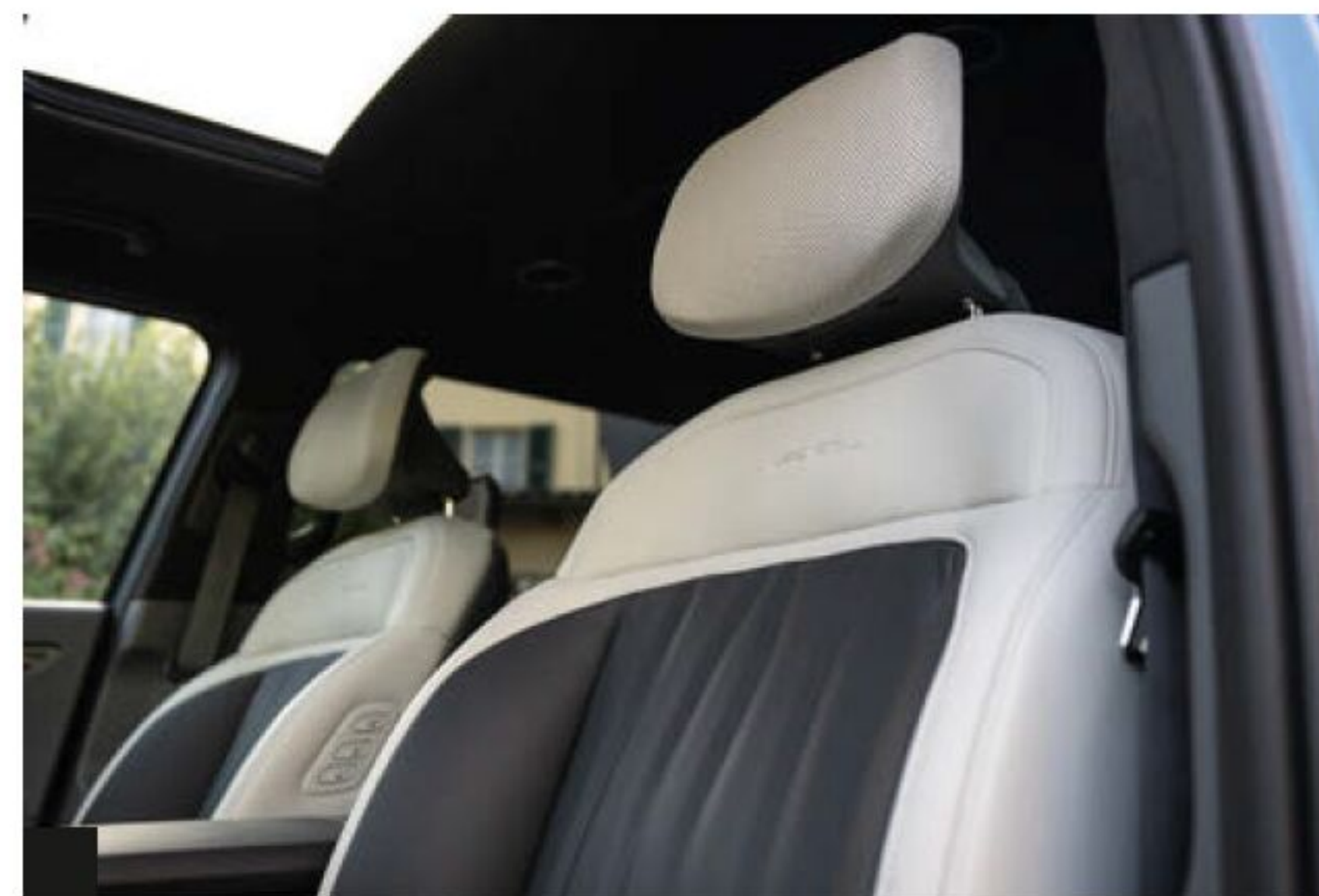
Acquisto o formula Kia Flex

Capitolo prezzi: la versione a trazione posteriore in allestimento Earth Lounch Edition è proposta a 76.450 euro, mentre il listino del modello a trazione integrale in configurazione GT-Line Launch Edition è di 81.650 euro. Consapevole della diffidenza da parte di una parte della clientela all'acquisto di un veicolo completamente elettrico di questo tipo, la Casa coreana propone anche in Italia Kia Flex, il programma di noleggio a medio termine lanciato per la prima volta in Germania. Si tratta di un innovativo sistema di noleggio che prevede la stipula del contratto online; la durata minima è di 6 mesi, estendibili fino a 18 con tacito rinnovo mensile, mentre Il chilometraggio, su base annua, spazia da 10 a 20 mila chilometri riproporzionato poi sugli effettivi mesi di noleggio. Dopo il sesto mese, senza penali, il cliente può decidere se continuare, restituire l'auto o cambiarla (nuovo abbonamento). Non sono previsti costi extra o di attivazione, e l'offerta include assicurazione con furto e incendio, manutenzione presso rete Kia, assistenza stradale, auto sostitutiva e dotazione di pneumatici invernali.

Da destra, le maniglie a scomparsa fuoriescono allo sbloccaggio le serrature, i cerchi sono da 19″ per la versione RWD e 21″ nella AWD. Originali i fari a forma di martello di Thor.

L'agilità che non ti aspetti

La guida della EV9 è l'esatto opposto di ciò che le sue dimensioni e la sua linea squadrata potrebbero far presagire. Il test si è svolto infatti sulle tortuose e strette strade sul versante sud ovest del lago di Como, un tracciato apparentemente ostile per un SUV dalle dimensioni extra-large, Invece sentirsi immediatamente a proprio agio è una caratteristica che si apprezza già dopo pochi chilometri di guida, merito sì delle ampie superfici vetrate e della posizione di guida rialzata, ma anche di una risposta ai comandi dello sterzo sorprendentemente pronta e rapida alla luce del peso in ordine di marcia di 2.500 kg. La batteria alloggiata sul fondo del pianale, abbassando il baricentro, ha aiutato parecchio a raggiungere questo ottimo risultato, peraltro senza la necessità di adottare una taratura eccessivamente rigida delle sospensioni che avrebbe potuto compromettere il comfort, aspetto cruciale per un SUV di questo genere. Inutile, o quasi, sottolineare quindi una silenziosità degna delle migliori ammiraglie di lusso, così come riscontrare un'accelerazione da auto sportiva grazie all'immediata disponibilità di coppia tipica dei propulsori elettrici. In questo prima "assaggio" di un centinaio di km abbondanti, il trip computer ha indicato un consumo medio di 23 kWh/100 km; anche in questo caso una piacevole sorpresa, visto che quando le condizioni del traffico lo consentivano, qualche deciso affondo sul pedale destro non ce lo siamo fatti certo mancare.

Le accelerazioni della AWD sono brucianti, con un tempo di 5,3 secondi nello scatto da 0 a 100 km/h. La velocità massima è invece di 200 km/h

Dall'alto, a sinistra in senso orario, il quadro strumenti digitale cambia configurazione in funzione del programma di guida selezionato, gli appoggiatesta sono conformati per assicurare il massimo relax quando vengono reclinati durante le soste, la selleria è rivestita in pelle Bio, il vano bagagli, a schienali reclinati, raggiunge un volume di 2.393 litri (2.318 per la versione a 7 posti). I sedili Relaxation consentono di estendere il cuscino a favore del comfort e sono regolabili elettricamente.

Due configurazioni per l'abitacolo

L'aspetto che colpisce immediatamente salendo a bordo è il minimalismo dell'abitacolo di Kia EV6, a partire dalla riduzione dei comandi di tipo fisico a favore di quelli touch. Questo grazie al gigantesco display panoramico che si compone di un cluster da 12,3 pollici posto di fronte al guidatore, che si somma allo schermo da 12,3 pollici del sistema di infotainment e a quello da 5,3" dedicato all'impianto di climatizzazione, mentre un ulteriore schermo da 5,3 pollici è dedicato alle informazioni relative al riscaldamento e ai sedili. Fondo piatto, passo lungo (3,1 metri) e larghezza fuori dagli schemi (1,98 metri) esaltano poi l'abitabilità, con la possibilità di scegliere due configurazioni per l'abitacolo, quella standard a 7 posti e l'alternativa a 6 posti, riservata però all'allestimento GT-Line. Quest'ultima offre due opzioni extra per i sedili della seconda fila che, a vettura ferma, possono essere ruotati di 180° per formare una sorta di lounge, oppure si possono estrarre gli appoggiatesta e realizzare una zona relax reclinando gli schienali. A

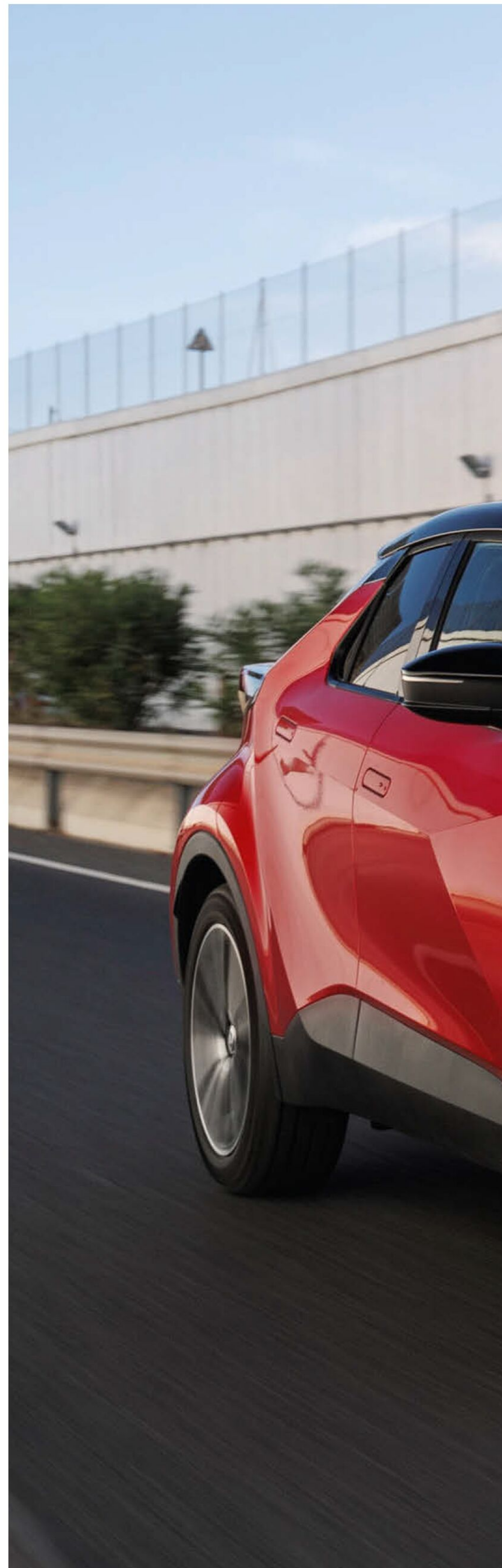
Comoda come una limousine, EV9 può contare su una silenziosità ai vertici della classe, ma anche su un abitacolo che sembra un salotto

PRODOTTO

PRIMO CONTATTO

TOYOTA C-HR

Mantiene la stessa filosofia della prima generazione, ma la nuova C-HR cambia sotto ogni aspetto. L'estetica è ancora più audace, i motori più performanti, e gli interni più moderni ed ecologici

Dopo 90 mila auto vendute in Italia, e con uno stile davvero inconfondibile, arriva una Toyota C-HR tutta nuova. Si tratta di un auto che, oltre alla massima sostenibilità ricercata a partire dal processo produttivo, è cambiata in maniera importante. Fin dal lancio nel 2016 la C-HR non ha mai ammesso compromessi: o la ama o la si odia. Il suo design dal carattere forte e le sue linee scolpite, sono solo alcune delle chiavi del suo successo. Il suo nome è acronimo di Coupé High Rider, ovvero Coupè dalla guida alta, un'altra caratteristica che la differenzia dalla concorrenza. Il nuovo modello riprende questo concetto stilistico con delle forme che sono simili, ma diverse. È aumentata l'impronta a terra grazie a carreggiate più larghe di 35 mm, la lunghezza è ora di 4,36 metri, circa 3 cm in meno rispetto alla generazione precedente. Il passo misura invece 2,6 metri, a tutto vantaggio dell'abitabilità interna, mentre i cerchi in lega possono arrivate fino ai 20".

È migliorata la visibilità rispetto al modello precedente, mentre i motori sono ora più potenti e parsimoniosi

TEST

DOVE

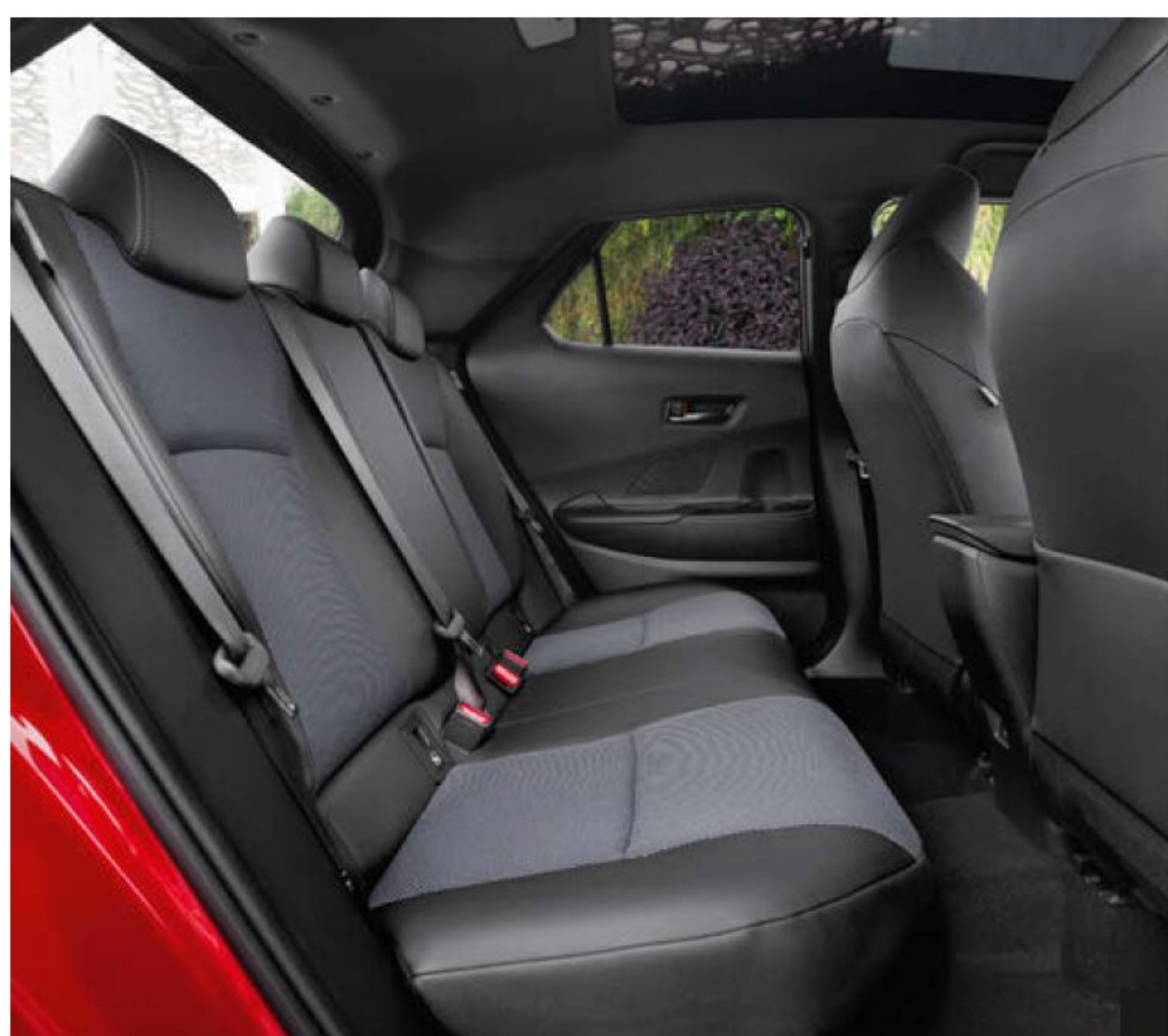
Nella bellissima e deserta Ibiza.

COME

Facendo molta attenzione ai consumi e sfruttando al massimo la batteria.

QUANTO

Ho percorso più di 200 km su strade bellissime e poco trafficate.

La qualità percepita a bordo è decisamente alta. I materiali sono ricercati e sostenibili, mentre gli assemblaggi sono ben eseguiti. Molto funzionali i comandi fisici dell'impianto di climatizzazione che evitano distrazioni.

Dall'alto, in senso orario, buono lo spazio per le gambe dei passeggeri posteriori, meno quello per la testa. I sedili presentano un look sportivo e sono anche comodi. Il selettore del cambio è piccolo e pratico nell'utilizzo, utile la piastra di ricarica wireless. Tra gli optional figurano i sedili elettrici.

Stile Giappo-Europeo

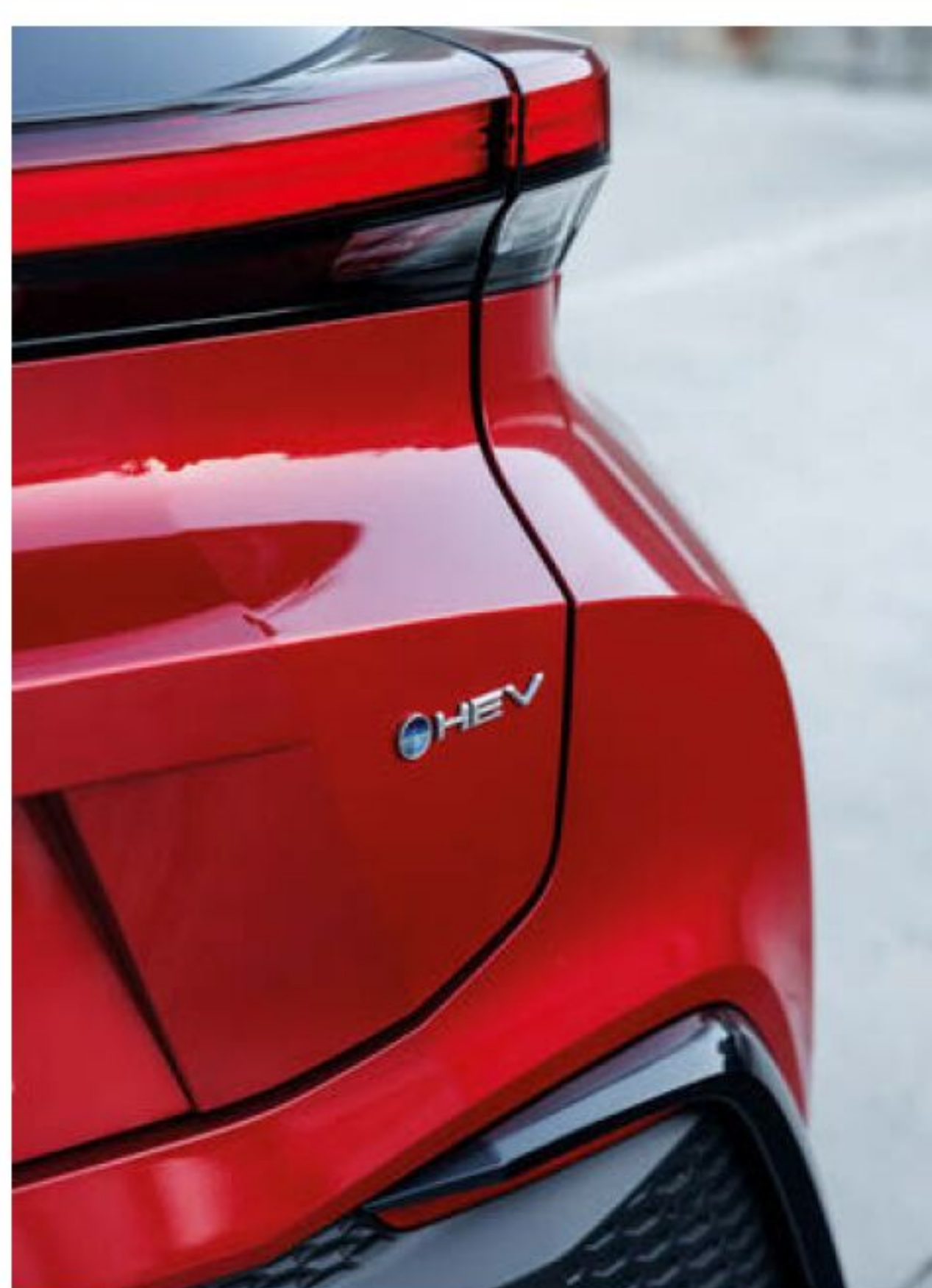
Se le forme sono rimaste quelle che da sempre hanno contraddistinto la CH-R, il design rappresenta un punto di rottura con il passato. Cambia completamente il frontale, con la nuova firma luminosa a forma di "C", o freccia a seconda dei punti di vista, con fanaleria full LED e la nuova grande calandra centrale chiamata "hammerhead". Vista lateralmente si apprezza il design denominato "Diamond Cut" che caratterizzava anche la generazione precedente, con le fiancate disegnate da tante linee che vanno a dare un effetto simil diamante, appunto. Completamente rivista la parte posteriore, con l'introduzione di un LED cost to cost che unisce i gruppi ottici più sottili. Appena ci si avvicina all'auto con il transponder in tasca, si illumina la nuova scritta centrale "Toyota CH-R". Il bagagliaio ha invece una capacità di carico che può essere di 388 o 364 litri a seconda della motorizzazione scelta.

Materiali riciclati e tanta tecnologia a bordo

Per l'abitacolo la scelta è stata quella di utilizzare una serie di materiali eco-friendly che consentono di abbassare ulteriormente l'impatto ambientale della vettura. I sedili, ad esempio sono realizzati utilizzando plastica riciclata, il volante è rivestito in pelle sintetica, così come la vernice non sfrutta sostanze tossiche. Al centro della plancia ritroviamo il display del sistema di infotainment, uno schermo che può raggiungere i 12,3" (8 pollici per l'allestimento d'ingresso), stesse dimensioni per il cruscotto digitale che si trova ben posizionato di fronte al guidatore. Una vera "chicca" è il sistema di illuminazione ambientale che cambia tonalità durante le ore del giorno e in base all'uso del climatizzatore. Inoltre, trovo molto utile per la sicurezza il LED luminoso sul pannello superiore delle portiere che avvisa in caso di arrivo imprevisto di un altro veicolo. La nuova CH-R dispone anche dell'assistente vocale e della connessione wireless per Apple CarPlay ed Android Auto. Sul fronte sicurezza sono presenti invece Cruise Control Adattivo, mantenimento della corsia, sistema predittivo di pre-collisione e riconoscimento della segnaletica stradale. Optional invece l'Advanced Safety Pack: il pacchetto comprende l'assistenza al cambio di corsia e il Front Cross Trafic Alert. S

Ad andatura stabilizzata, il comfort acustico è migliorato rispetto al passato, ma quando si preme a fondo sul gas, i decibel aumentano

Finalmente più visibilità e silenzio in marcia

Toyota ha dichiarato di aver lavorato duramente per migliorare l'esperienza di guida e il feeling al volante. Sono intervenuti sulla piattaforma TNGA per renderla più rigida e assicurare maggiore piacere di guida. Sono state anche ritarate le sospensioni a garanzia di una migliore precisione tra le curve e di miglior comfort sulle strade dissestate. Un lavoro che ha portato i risultati sperati. Per il nostro test drive ho scelto la versione da 2.0 litri a trazione anteriore con 197 CV, il possibile best seller in Italia secondo Toyota, che ha dimostrato tanta concretezza. Nettamente migliorata la visibilità posteriore e anche la rumorosità interna in virtù di una sostanziale diminuzione di quel fastidioso effetto "scooter" all'affondo sul pedale del gas. Alle alte velocità ho potuto anche apprezzare una diminuzione dei fruscii aerodinamici, merito del migliore coefficiente di penetrazione dell'aria. Lo scatto nello 0-100 km/h ferma il cronometro dopo 8,1 secondi, ma il dato che è più interessante è quello sui consumi: nel corso del nostro test drive nei dintorni di Ibiza, anche su strade di collina con tante curve, i consumi medi del computer di bordo non hanno mai neanche raggiunto i 5 litri ogni km. Nel traffico, usando con attenzione il pedale del gas, si può scendere sotto la soglia dei 3 litri/100 km.

Anche se le dimensioni e le forme sono rimaste praticamente uguali rispetto alla prima generazione, le novità estetiche sono tante. Si parte dalla fanaleria a forma di "C" all'anteriore e alla nuova firma LED più sottile e lunga al posteriore. Si tratta di un auto tutta nuova senza rinnegare il passato, che è stato uno dei motivi del successo della Toyota C-HR.

Solo motori elettrificati

La Toyota C-HR è cambiata anche dove non si vede grazie a motori più potenti ed efficienti. La gamma si compone di un 1.8 HEV (full hybrid) da 140 CV a trazione anteriore, di un 2.0 HEV da 197 CV con 190 Nm di coppia, il 2.0 HEV con trazione integrale intelligente AWD-i, che si caratterizza per l'uso di un motore elettrico posizionato direttamente sull'asse posteriore. Nel corso del prossimo anno arriverà anche una nuova versione plug-in hybrid dotata di un motore 4 cilindri benzina da 152 CV e 190 Nm abbinato ad uno elettrico da 163 CV e 208 Nm, per una potenza complessiva di sistema di 223 CV. Questa tecnologia garantirà un'autonomia di 66 km in modalità 100% elettrico.

Prezzo e allestimenti

La gamma della nuova Toyota CH-R si compone di tre allestimenti: Active, Trend e Lounge per il motore 1.8 hybrid, Lounge e Trend sono invece disponibili solo per il 2.0 hybrid. La versione con la trazione integrale intelligente sarà caratterizzata dagli allestimenti GR Sport e Trend. Il prezzo di partenza del nuovo SUV giapponese è di 35.700 euro per il full hybrid 1.8 da 140 CV Active e da 41.200 euro per la versione 2.0 Trend. La plug-in top di gamma in arrivo nel 2024 avrà un costo di 43.700 euro. A

Alla guida della C-HR è sempre meglio non avere fretta: il meglio di se lo dà in città o nei lunghi viaggi autostradali

Una berlina pratica, veloce e ovviamente 100% elettrica: è la nuova BYD Seal.

Compatta, sobria, ideale per la città, la BYD Dolphin arriva fino a 427 km di autonomia.

L'offensiva BYD in Europa si fa sempre più concreta. Il colosso cinese, dopo il SUV Atto 3, mostra oggi un berlina ed una compatta interessanti

PRIMO CONTATTO

BYD SEAL e DOLPHIN

Questi due nuovi modelli adottano le batterie Blade. Si tratta di una tecnologia sviluppata direttamente da BYD per diminuire gli ingombri migliorando ed aumentando l'autonomia e l'efficienza del powertrain

Le auto cinesi, quelle che una volta erano considerate come semplici vetture economiche e costruite al risparmio, oggi rappresentano una validissima alternativa anche ai modelli dei marchi più blasonati, considerati premium. In questa miriade di nuovi brand, ce ne sono alcuni che stanno entrando nel mercato europeo con tanta, tantissima, intelligenza, e con dei prodotti che puntano su un rapporto qualità-prezzo difficilmente battibile. Una della realtà più interessanti è quella di BYD, acronimo di Build Your Dreams (costruisci i tuoi sogni), che mese per mese sta completando una gamma sempre più interessante e concreta. Abbiamo avuto modo di provare, nel caotico e disordinato traffico milanese, la piccola BYD Dolphin, lunga 4,30 metri e la berlina Seal che, con i suoi 4,80 metri, fa concorrenza diretta alla best seller Tesla Model 3. Caratteristica comune di questi due modelli 100% elettrici sono le batterie con tecnologia Blade. Le celle con chimica LFP (litio-ferro-fosfato) hanno la forma di lame rettangolari, sono sottili, e sono posizionate una sopra l'altra. Per darvi un'idea più chiara, sono simili ad alcuni pacchetti di gomme da masticare, che si presentano lunghi e bassi. Si guadagna così spazio all'interno dell'abitacolo, oltre che per il posizionamento del resto della meccanica, senza dimenticare i miglioramenti in performance ed efficienza. Il colosso cinese BYD, inoltre, costruisce le sua auto senza praticamente rivolgersi a fornitori esterni, così da avere sempre il pieno controllo sull'intera filiera produttiva. Questo ha permesso di sviluppare tecnologie "home made" studiate ad hoc per tutti i nuovi modelli che entrano, o entreranno, in produzione. Una strategia che, nel lungo periodo, permetterà di abbassare ulteriormente i costi di produzione e vendere anche auto sempre più economiche, ma senza mai rinunciare alla qualità.

TEST

DOVE

Nella super trafficata Milano in una giornata in cui è stato difficile superare i 20 km/h.

COME

I tempi stretti e il traffico non ci hanno permesso di provare i due modelli su strade extraurbane

QUANTO

Pochi chilometri per entrambe, principalmente in città.

Seal: design semplice e convincente

BYD Seal è lunga 4,80 m, larga 1,88 m e alta 1,46 m, con un generoso passo di 2,92 m. Mi avvicino a lei, e vengo piacevolmente colpito dal suo stile: filante, pulito, ma con alcuni dettagli che la rendono personale. Queste forme, d'altronde, sono frutto della matita del tedesco Wolfgang Egger, che ha firmato, tra le tante, auto come le Alfa Romeo 147, 156, 166 e la bellissima 8C Competizione. Il frontale dell'auto mostra una firma luminosa "ad onda", il parabrezza è inclinato, e la coda corta è caratterizzata da LED che uniscono i gruppi ottici posteriori. Le maniglie delle porte scompaiono quando l'auto è in movimento per favorire l'aerodinamica così come i cerchi in lega da 19" sono stati disegnati per ridurre la resistenza al rotolamento. Scelte che hanno consentito di raggiungere un CX di 0,219; un dettaglio importante ai fini della massimizzazione dell'autonomia. Buona la capacità di carico: 400 litri per il bagagliaio, mentre quello più piccolo anteriore ha una capienza di 53 litri.

Nelle foto sopra, alcuni dettagli evidenziano le peculiarità stilistiche di Seal. Dai fanali con trama dedicata, ai particolari estetici, per finire con le maniglie a scomparsa sono alcuni dei dettagli che rendono l'auto elegante e moderna.

Il design è frutto della matita di Wolfgang Egger, che ha disegnato numerose Alfa Romeo, tra cui anche la 8C Competizione

Abitacolo high-tech e materiali di qualità

Come su altri modelli della gamma BYD, vedi la Atto 3, l'abitacolo della Seal è caratterizzato da un grande schermo centrale da 15,6 pollici, che è in grado di ruotare per essere sfruttato sia orizzontalmente che in verticale. Un sistema che si caratterizza per una grande velocità di reazione agli input, uno dei migliori sul mercato, e anche per una buona intuitività di utilizzo. Il software è dotato di connessione 4G e sono previsti aggiornamenti Over The Air (OTA) per le funzioni di infotainment. Comandi con controllo vocale e compatibilità con Apple CarPlay e Android Auto sono invece presenti di serie su tutte le versioni. Il cruscotto digitale posto dietro il volante sfrutta un display LCD da 10,25 pollici che non è sempre facilmente consultabile, soprattutto quando si è in movimento. L'abitacolo è ben rifinito grazie a materiali di qualità e plastiche morbide al tatto: sono pochissime le parti rivestite con plastiche dure.

Gli interni mostrano materiali di qualità e tanto spazio per gli occupanti. Sul tunnel centrale sono presenti il selettore del cambio e i tasti di accesso rapido ad alcune funzioni.

3,8 secondi nello 0-100 km/h e più di 500 km di autonomia

La BYD Seal è disponibile in due versioni, entrambe equipaggiate con la medesima batteria da 82,5 kWh. La Seal Design è a trazione posteriore e monta un singolo motore da 313 CV (230 kW), per uno scatto da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi e una velocità massima di 180 km/h; l'autonomia dichiarata nel ciclo WLTP è di 570 km. La BYD Seal AWD Excellence, invece, ha la trazione integrale e due motori, è accreditata di una potenza complessiva di 530 CV (390 kW), di un tempo di 3,8 secondi nell'accelerazione da 0 a 100 km/h e di una velocità massima di 180 km/h, mentre l'autonomia dichiarata corrisponde a 520 km. Per entrambe le versioni, la potenza di ricarica in corrente alternata è di 11 kW e di 150 kW in corrente continua; in questo caso è possibile passare dal 30% all'80% di carica in soli 26 minuti. Molto completa la dotazione degli ADAS, che prevede l'Adaptive Cruise Control e l'Intelligent Cruise Control con riconoscimento e il controllo dei limiti di velocità e assistenza al mantenimento e al cambio di corsia, il rilevamento dell'angolo cieco, la frenata automatica di emergenza, l'avviso di collisione anteriore e posteriore con avvertimento per il traffico trasversale posteriore e la frenata automatica di emergenza in retromarcia. Di serie anche la telecamera panoramica a 360 gradi.

Tanto prestazionale quanto efficiente

Nel corso del test drive organizzato da BYD purtroppo siamo incappati nel caos milanese e questo ha precluso un po' la possibilità di dare una valutazione completa della Seal. La vettura è davvero confortevole e a bordo si respira un'atmosfera molto piacevole. Al volante della versione da 530 CV ci si possono togliere molte soddisfazioni perché garantisce prestazioni paragonabili a quelle di una supercar. Oltre ad andare fortissimo, se guidata con parsimonia, ho potuto constatare la grande efficienza delle batterie: in città, grazie anche all'aiuto della modalità Eco, l'autonomia diminuisce molto lentamente e questo aiuta a scacciare quell'ansia da ricarica tipica dei veicoli elettrici. In questo caso infatti il dato dell'autonomia rimanente sembra essere molto veritiero e quindi diventa più facile programmare la ricarica.

Seal è veloce ed efficace tra le curve: il confronto con la Tesla Model 3 è doveroso, oltre che dall'esito molto incerto. Per quanto riguarda i prezzi, si parte da 46.890 euro per la versione a trazione posteriore da 313 CV, per arrivare fino ai 49.390 del modello a trazione integrale da 530 CV in allestimento full optional.

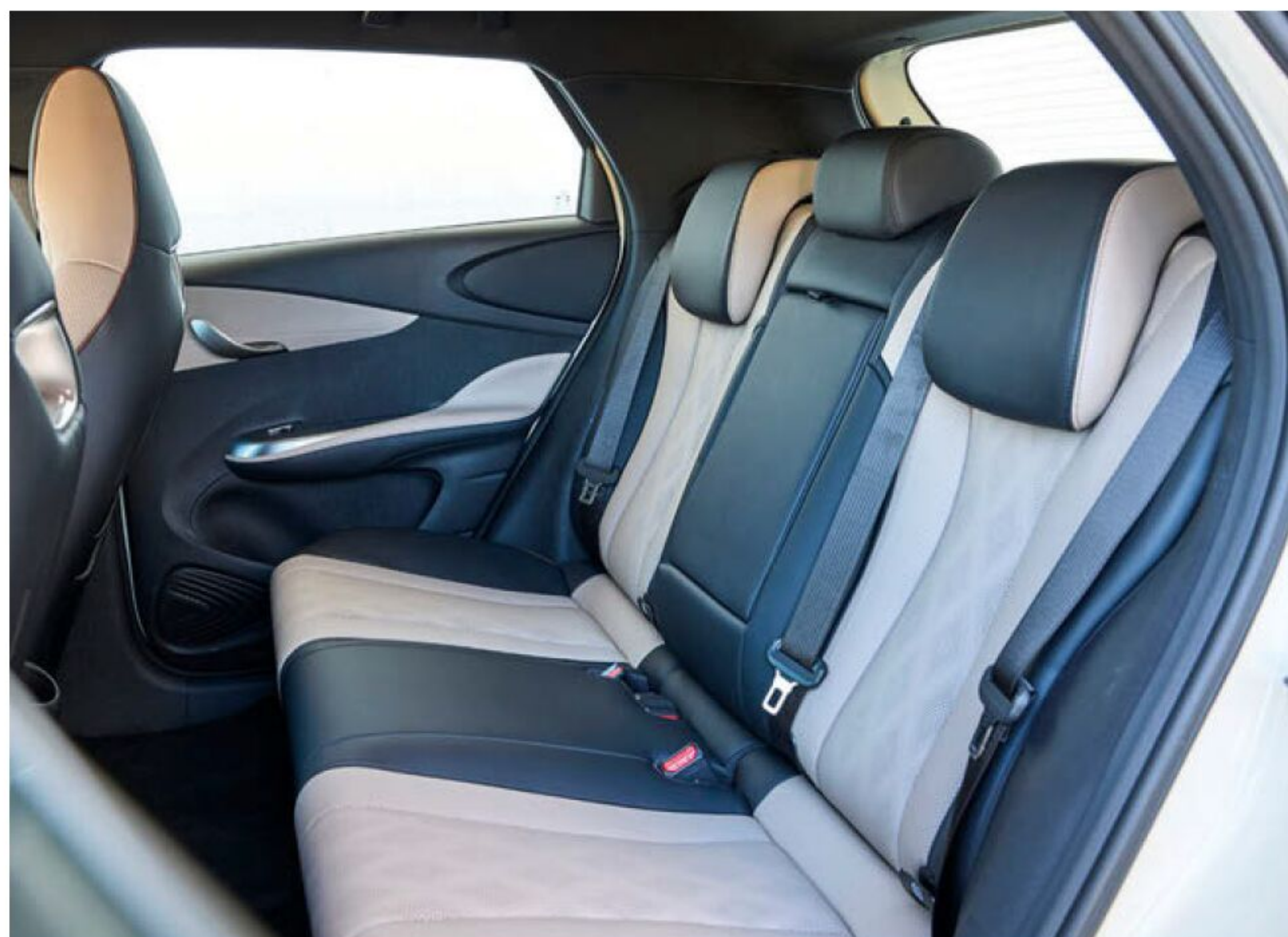
Sopra, i dettagli della firma luminosa anteriore e dei cerchi in lega che mostrano un disegno geometrico e una colorazione bicolore.

Sceso dall'ammiraglia mi dirigo verso la più piccola hatchback di segmento C: la Dolphin. Anche questa compatta 100% elettrica è equipaggiata con la Blade Battery BYD da 60,4 kWh al litio-ferro-fosfato per 427 km di autonomia dichiarata. In alternativa arriverà nel primo semestre del 2024 anche una versione con batteria da 44,9 kWh e dotata di un motore dalla potenza inferiore ai 100 CV. "BYD è convinta che la mobilità elettrica ad alta tecnologia debba essere disponibile e accessibile a tutti. Per questo motivo, abbiamo fatto in modo che la BYD Dolphin fosse intelligente e tecnologicamente avanzata, ma ad un prezzo interessante", afferma Michael Shu, Direttore Generale e Amministratore Delegato di BYD Europa e International Cooperation Division. Esteticamente la Dolphin non mostra scelte di design particolarmente audaci. In Cina hanno puntato su semplicità e su forme tondeggianti, che dicono essere ispirate a quelle di un delfino che salta fuori dall'acqua, anche se ci vuole un pò di immaginazione per vederlo, Dolphin è offerta in quattro allestimenti e con tre livelli di potenza: Active, Boost, Comfort e Design. La Active adotta una batteria da 44,9 kWh, abbinata a un motore da 70 kW/95 CV, la Boost sfrutta una batteria da 44,9 kWh con un motore da 130 kW/176 CV, mentre la Comfort, che utilizza una batteria da 60,4 kWh e motore da 150 kW/204 CV, è la più performante. Design, è l'allestimento top di gamma, abbinato solo alla motorizzazione da 204 CV.

Più che per la ricercatezza del suo design, Dolphin si fa apprezzare per qualità costruttiva, efficienza e funzionalità

Interni e tecnologia al top

A bordo mi accolgono sedili molto comodi, realizzati in pelle vegana, mentre i cinque passeggeri hanno a disposizione tanto spazio sia per le gambe che per la testa. Di impostazione classica è il layout della plancia, con uno schermo dedicato per la strumentazione di fronte al guidatore e per il sistema di intrattenimento. Tanta plastica nell'abitacolo, ma assemblaggi e qualità generale percepita sono di un gradino superiore. Il bagagliaio della Dolphin assicura poi una buona capacità di carico grazie ad una capienza che varia dai 345 ai 1.310 litri. Una particolarità dell'ambiente interno è l'ottima gestione dei comandi e dello spazio: sono previsti ben 20 vani portaoggetti. Tutti i modelli sono equipaggiati con avviso di collisione anteriore, frenata autonoma di emergenza, avviso di collisione posteriore, avviso di traffico trasversale posteriore e frenata automatica in retromarcia, prevenzione del superamento della linea di carreggiata e assistenza al mantenimento della corsia.

L'abitacolo è semplice e ben organizzato. Il grande schermo centrale può ruotare di 180 gradi sotto al quale si trovano il selettore del cambio e i tasti per le funzioni rapide.

Guida rilassata e rilassante

Nel corso del nostro breve test milanese ho provato la motorizzazione da 204 CV, un auto che ho apprezzato per la sua erogazione docile e delicata. Ammetto la mia grande curiosità di guidare la più piccola versione da 95 CV alla luce del suo interessante rapporto qualità-prezzo. Nonostante la non indifferente potenza a disposizione di questa Dolphin, non l'ho trovata così scattante come mi sarei aspettato: la spinta non è bruciante come in genere avviene su un auto elettrica. Si tratta di un auto veicolo pensato per un uso principalmente cittadino che si affida ad una impostazione di guida morbida e in grado di assorbire molto bene le imperfezioni delle strade. BYD dichiara un consumo medio di 15,9 kWh ogni 100 km, un dato che non ho potuto né confermare, né smentire, data la brevità di questo primo test drive. Nelle condizioni di traffico e a velocità molto ridotta da ora di punta, posso solo confermare l'efficienza di questo powertrain. Peccato la mancanza della modalità di guida one-pedal, una funzione che molti veicoli elettrici di nuova generazione hanno, e che permette di guidare utilizzando principalmente l'acceleratore dimenticandosi del pedale del freno.

Allestimenti e prezzi

Equipaggiata con la batteria da 45 kWh, la Dolphin Active parte dai 30.790 euro, si sale a 31.790 euro per il modello equipaggiato con la stessa batteria ma con un motore da 176 CV. Con la batteria da 60,4 kWh e 204 CV, i prezzi arrivano a 35.790 euro, che scendono a 30.790 euro grazie agli incentivi, per la Comfort sempre da 204 CV. La versione full optional Dolphin Design costa invece 37.790 euro; 32.790 euro beneficiando degli incentivi statali. Tutte le batterie "Blade" della Dolphin accettano potenze di ricarica fino a 88 kW in corrente continua e fino a 11 kW in corrente alternata. Molto ricca la dotazione di serie, con assistenza al mantenimento e cambio della corsia, forward & rear collision warning, frenata automatica di emergenza, rear cross e traffic alert con funzione freno, blind spot assist, cruise control adattivo, riconoscimento dei segnali stradali, cerchi in lega da 16", fari full LED, climatizzatore automatico di e sedili anteriori elettrici. A

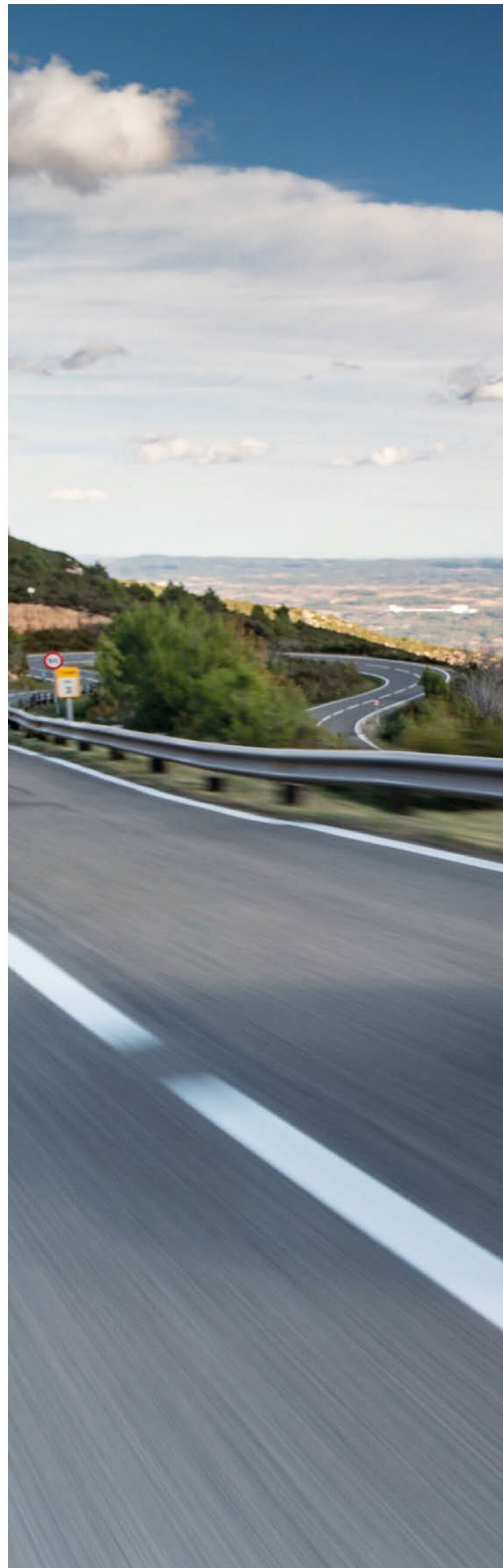
Dolphin è concepita per offrire il massimo comfort, soprattutto nell'uso urbano. I 427 km di autonomia consentono anche le gite fuori porta

PRODOTTO

PRIMO CONTATTO

PEUGEOT e-208

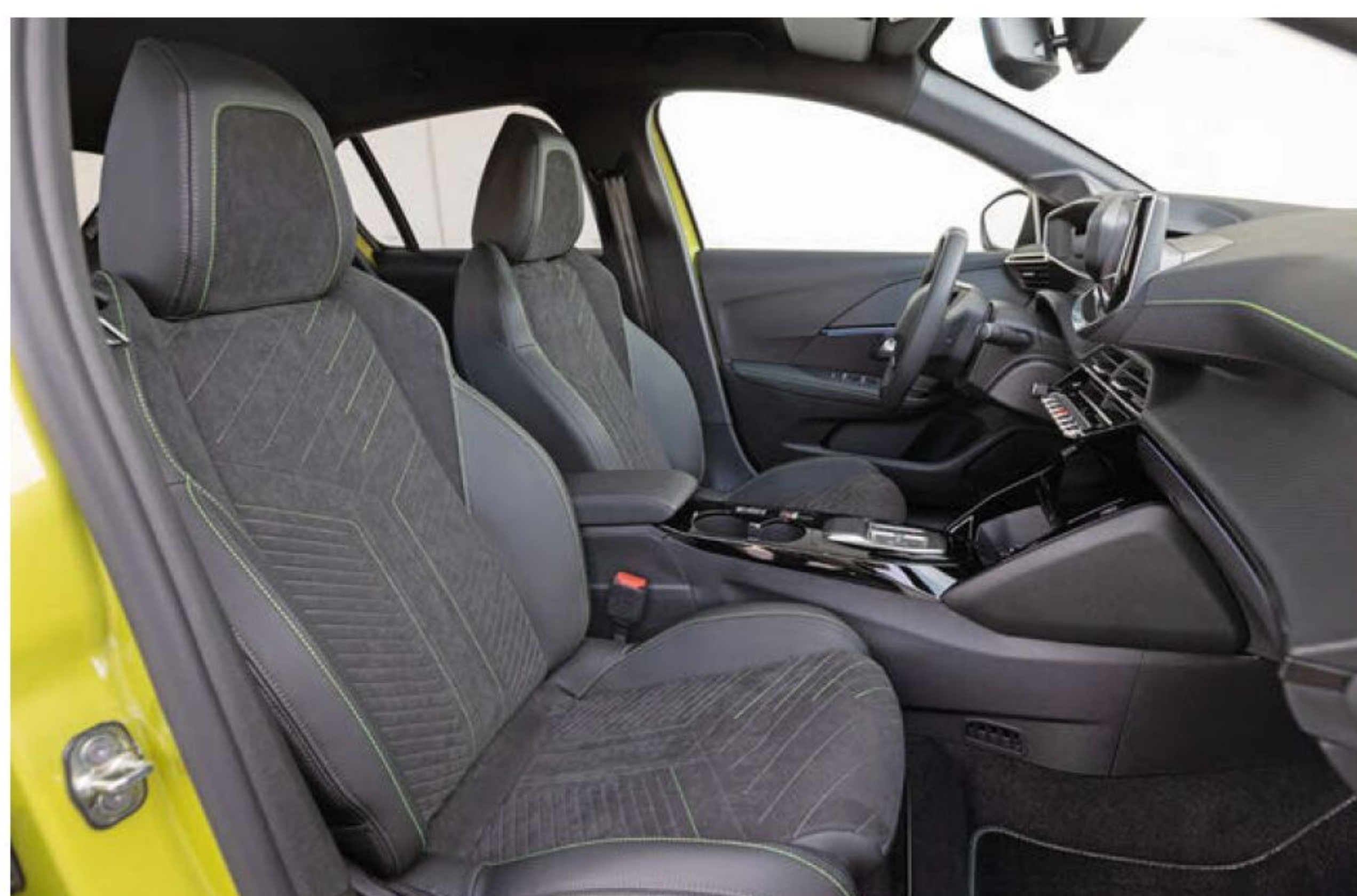
La piccola elettrica firmata Peugeot eroga 156 CV e promette un'autonomia di oltre 400 chilometri. A listino restano anche i tradizionali motori a benzina

Look deciso e contenuti di alto livello hanno da sempre contraddistinto la Peugeot 208. Un auto che, con le tradizionali motorizzazioni benzina mild-hybrid e con potenza fino a 136 CV, garantisce consumi e prestazioni ai vertici del segmento. Mi piace molto lo stile sportiveggiante, mentre l'immancabile firma luminosa dei 3 "graffi" del Leone portata in dote con l'ultimo restyling, rende il frontale subito riconoscibile. Un restyling che, oltre ai nuovi gruppi ottici anteriori e posteriori caratterizzati dai 3 "artigli", ha aggiunto anche il touchscreen da 10" di serie (prima la base era un 7 pollici) per il sistema di infotainment, mentre la strumentazione è completamente digitale solo a partire dall'allestimento Allure. Oggi parliamo della una nuova versione 100% elettrica, migliorata notevolmente nelle prestazioni grazie al nuovo powertrain più potente da 156 CV. Pochissime le differenze estetiche rispetto i modelli mossi da cilindri e pistoni, sia dentro che fuori l'abitacolo. Solo alcuni badge e una calandra centrale leggermente rivista rendono diversa la versione alla spina. A bordo, in pieno stile Peugeot, spicca il classico i-Cockpit con il volante di piccole dimensioni e la strumentazione orientata verso il guidatore. L'unica differenza degna di nota della versione elettrica riguarda la capacità di carico: sono solo 342 i litri a disposizione, pari a 45 in meno rispetto i modelli con motore termico, a causa del posizionamento della batteria nel pianale dell'auto.

La Peugeot e-208 mostra un look giovane e sportivo, con il frontale caratterizzato dai 3 "graffi" del Leone a fare da firma luminosa diurna

Il nuovo Powertrain

Resta a listino la precedente versione della 208 elettrica, equipaggiata con la batteria da 46 kWh e 136 CV che è ancora ordinabile unicamente nella sola versione First Edition, ad un prezzo di circa 37 mila euro. Oggi però sotto i riflettori è la versione da 156 CV, quella nuova, dotata di un pacco batteria da 48 kWh netti. La maggiore potenza significa anche migliori prestazioni grazie ad uno scatto da 0-100 km/h percorso in 8,2 secondi, mentre la velocità massima è autolimitata a 150 km/h. L'autonomia dichiarata si attesta a 400 km, e questo rende la e-208 ampiamente sfruttabile anche fuori città La batteria, in corrente alternata, accetta una potenza di ricarica fino a 11 kW; si sale a quota 100 kW quando viene si sfrutta una colonnina in corrente continua con cui è possibile passare dal 20% al 80% di autonomia in soli 30 minuti. Se invece si ha a disposizione soltanto la presa domestica, bisognerà attendere più di 19 ore per una ricarica completa. Il motore offre 3 diverse modalità di guida: Eco, Normal e Sport. Ogni impostazione cambia profondamente l'anima dell'auto: solo in Sport si hanno a disposizione tutti e 156 i CV di potenza e i 260 Nm di coppia. In modalità Normal, invece, ci si ferma a 109 CV e 220 Nm, mentre in Eco si scende a soli 80 CV e 180 Nm a disposizione. Per ragioni di sicurezza, in Eco, quando si preme a fondo sul pesale del gas, si avrà comunque a disposizione tutta la potenza del propulsore, per poter affrontare sorpassi in tutta tranquillità.

A fianco, i tasti a pianoforte, molto utili per la selezione rapida di alcune funzioni, tra cui quella del climatizzatore. Sotto, gli interni con l'immancabile i-Cockpit, non sempre facile da consultare, soprattutto per i più alti.

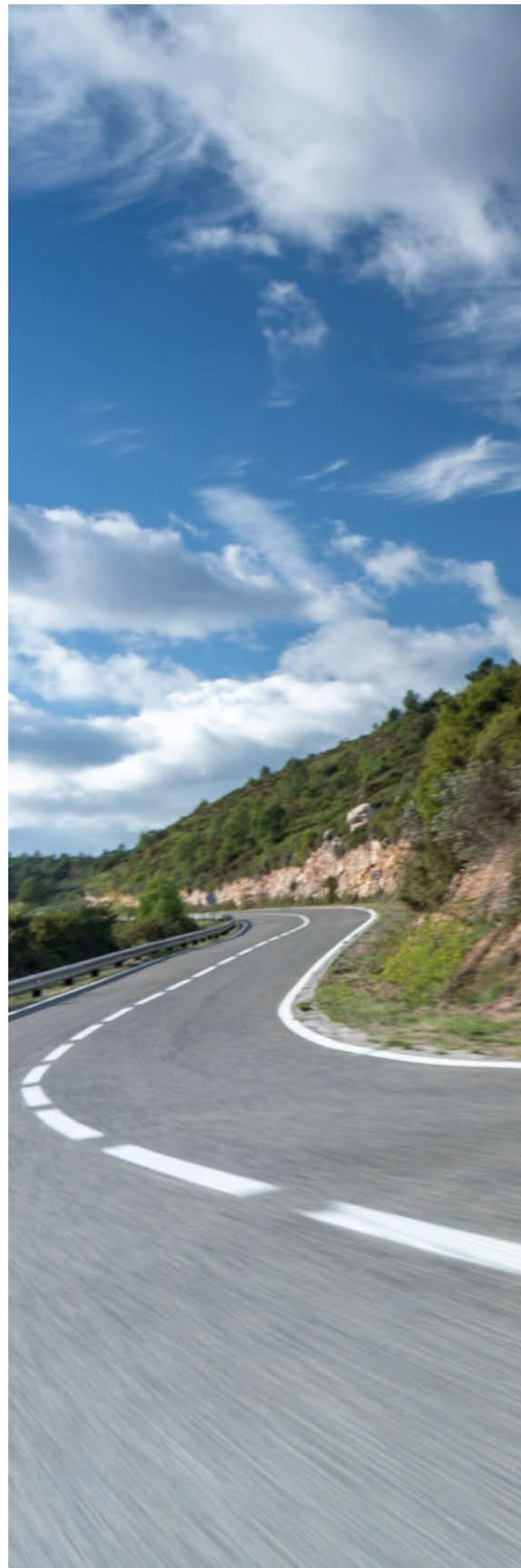
Su strada la e-208 mostra un bel carattere grazie alla prontezza di risposta del motore. Preciso e comunicativo lo sterzo

Nonostante le dimensioni compatte, lo spazio a bordo è abbondante per 4 passeggeri; il quinto è un più sacrificato. L'abitacolo mostra finiture ed assemblaggi di assoluta qualità.

Agile e veloce, ma il prezzo...

Il primo aspetto che mi ha stupito al volante della nuova Peugeot 208 elettrica sono stati i consumi: nel corso del mio test drive, ha registrato una media di circa 15 kWh per 100 km, nonostante una guida molto poco attenta al risparmio. La Casa francese dichiara una media nel ciclo combinato di 14 kWh ogni 100 km, un valore che può essere raggiunto se si presta un po' più attenzione alla guida. Tra le curve, percorrendo le bellissime strade nei dintorni di Tarragona ho trovato la 208 particolarmente reattiva e precisa nei cambi di direzione. Un vero valore aggiunto se pensiamo che questa è una macchina ideale per essere usata in città, ma senza dover rinunciare allo spazio di bordo. L'assetto è forse un pochino rigido quando si passa sopra una buca o un tombino, ma diventa molto efficace sia in autostrada alle alte velocità, che tra le curve. La 208 elettrica ha un bel carattere senza rinunciare al comfort, ma servono oltre 36 mila euro per parcheggiarla in garage. Un prezzo decisamente alto se paragonato alle versioni Hybrid, posizionate sotto i 24 mila euro per la versione da 100 CV. Si scende a quota 21 mila per la versione benzina PureTech da 75 CV. A listino sono a disposizione tre allestimenti: Active, Allure e GT. Il meno accessoriato Active vanta comunque di serie i fari LED, il climatizzatore manuale, il Peugeot i-Cockpit con touchscreen centrale da 10 pollici e una presa USB-C anteriore. Salendo di livello, Allure offre gli stessi equipaggiamenti dell'Active, con l'aggiunta di cerchi in lega da 16 pollici, telecamere di parcheggio, sistema di infotainment Peugeot i-Connect e prese USB-C anteriori e posteriori. A

PEUGEOT e-308

La Peugeot 308 deve fare i conti con la regina del segmento: la Golf. La 308 punta su stile grintoso e dotazione tecnologica di alto livello

L'offerta della Peugeot 308 è ancora più completa. Sia la variante 5 porte che la pratica station wagon, sono disponibili con motori benzina, diesel e plug-in, e oggi anche nella versione 100% elettrica. La Casa francese del Gruppo Stellantis punta infatti su una massiccia elettrificazione di tutta la gamma, con l'obbiettivo di proporre in futuro solo modelli a zero emissioni. Per la prima volta Peugeot ha messo la batteria alla sua 308, un auto nata per competere in un segmento di mercato in cui la Volkswagen Golf detta legge da decine di anni. Design con grande carattere, dotazione di bordo completa ed un ampia gamma, rendono la 308 un auto interessante per diversi fattori.

La 308 SW è ideale per una famiglia o per chi necessita di tanto spazio senza esagerare con le dimensioni. Entrambe le versioni propongono anche motori tradizionali endotermici.

La 308 elettrica non impressiona per prestazioni mozzafiato: i suoi punti di forza sono il comfort e la fluidità di marcia

Cambia dove non si vede

Vista da fuori, la Peugeot e-308 non mostra particolari differenze rispetto ai modelli dotati di cilindri e pistoni. Per il nostro test in terra spagnola ho scelto di guidare la variante station wagon ,perché credo che le "vecchie" (e dimenticate) giardinette siano ancora oggi una validissima alternativa ai tanto amati SUV e crossover. Con una lunghezza di 4,63 metri e un passo di 2,73 metri l'abitabilità è garantita ed assicurata. Ho apprezzato che la seduta posteriore permette anche alle persone più alte di non avere una sensazione claustrofobica. Il merito è della piattaforma EMP2 del Gruppo Stellantis, progettata per essere modulare e garantire tanto spazio a bordo in qualsiasi configurazione. I cerchi in lega da 18 pollici sfoggiano invece un nuovo disegno specifico studiato per minimizzare la resistenza al rotolamento a vantaggio dei consumi.

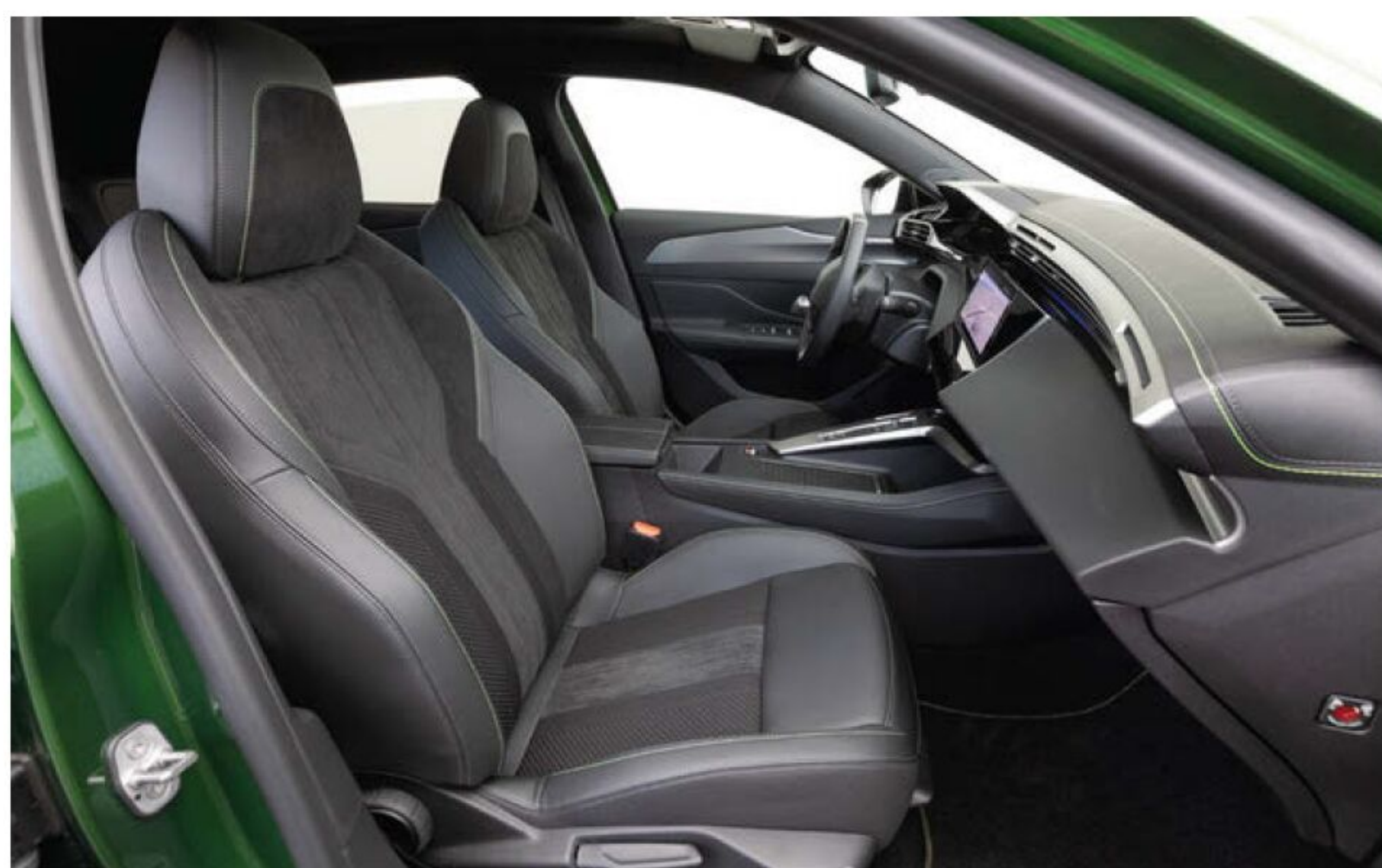
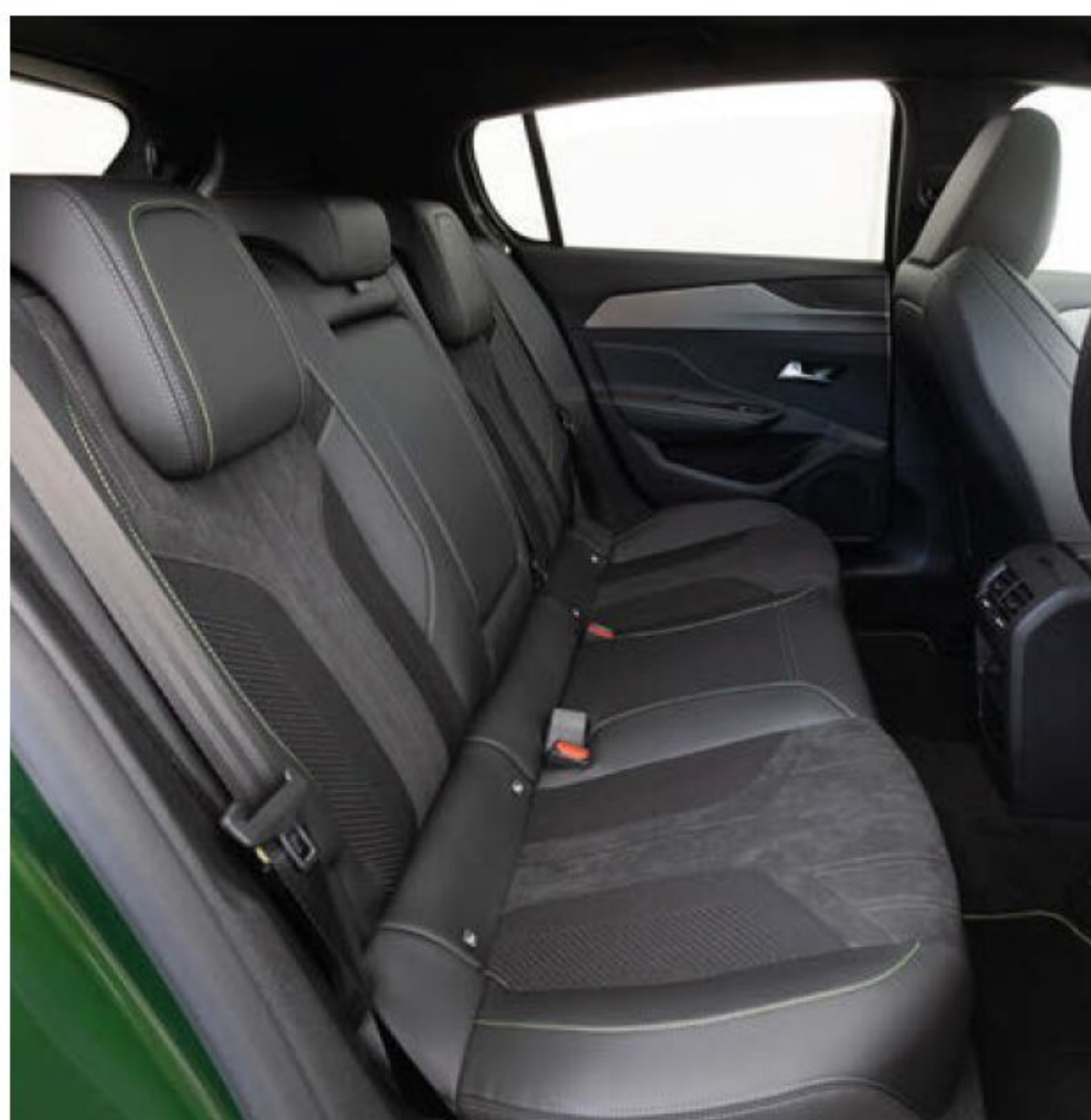
A bordo i-Cockpit e tanta qualità

Anche gli interni della nuova Peugeot e-308 restano fedeli alle altre versioni a listino. Naturalmente non poteva mancare l'i-Cockpit, caratterizzato da un volante di piccole dimensioni e da un'impostazione con i comandi rivolti verso il guidatore. L'unico appunto per questo tipo di impostazione di guida riguarda la difficoltà nel trovare la giusta altezza del volante senza sacrificare la visibilità del cruscotto digitale posto di fronte al guidatore. Ho trovato molto intelligente invece il piccolo schermo, posto al di sotto di quello da 10 pollici, del sistema di infotainment, tramite cui è possibile sfruttare i cinque tasti digitali ed accedere alle rispettive funzioni in modo veloce e pratico. I soli tasti fisici presenti, sono quelli posizionati nella parte bassa della plancia che permettono di selezionare alcune funzioni rapide del climatizzatore. Inappuntabile infine la qualità dei materiali e degli assemblaggi, che sono eseguiti con grande cura ed attenzione.

Alcuni dettagli, come la trama della calandra centrale, il disegno specifico dei cerchi in lega, la firma luminosa al posteriore e gli interni caratterizzati dall' iCockpit, rendono la 308 un'auto dalla grande personalità stilistica.

OK il prezzo è giusto

La nuova Peugeot 308 station wagon in versione elettrica viene proposta in soli due allestimenti: Allure e GT con prezzi rispettivamente di 42.780 euro e 45.240 euro. La variante a due volumi ha invece un listino che attacca dai 41.780 euro che salgono fino a 42.730 euro per la top di gamma GT. In caso di incentivi statali in vigore è sempre possibile accedere ad un bonus che consente di abbassare ulteriormente i prezzi d'acquisto.

Adottando una guida più tranquilla che sportiva, si possono percorrere anche 400 chilometri con un "pieno" di corrente

Lo spazio a bordo non manca certo, anche per quanto riguarda i passeggeri posteriori. Molto curate sia le finiture che gli assemblaggi.

Se solo avesse qualche CV in più...

La Peugeot 308 a batteria è spinta da un motore sincrono a magneti permanenti da 156 CV, capace di 270 Nm di coppia massima che viene scaricata a terra attraverso le sole ruote anteriori. Ad alimentarlo provvede una batteria da 51 kWh che garantisce un'autonomia di 413 km e può essere ricaricata fino ad una potenza massima di 100 kW per soste il più brevi possibili. Su strada mi è piaciuta molto l'erogazione e la fluidità di questo motore elettrico, che spinge con costanza senza i classici "strattoni" che molto spesso caratterizzano la guida delle auto elettriche. Sarebbe stato un piccolo valore aggiunto avere a disposizione qualche CV in più, anche perché l'auto si guida bene, ma manca di spinta in allungo. Anche se mostra un po' di rollio tra le curve, la e-308 s.w. ha una dinamica di guida piacevole associata a un notevole comfort di marcia. La taratura delle sospensioni è perfetta, e rende efficace la 308 sia quando si guida allegri tra le curve che in relax nel traffico cittadino. Nel corso di questo primo test nei pressi di Tarragona, ho registrato un consumo medio di circa 18 kWh/100 km, un dato ottimo considerata una guida piuttosto allegra e avendo prestato poca attenzione ai consumi, soprattutto sulle strade collinari. A

PRODOTTO

Una bella coppia

La GLC Coupè è molto confortevole, ma l'intervento del motore diesel in piena accelerazione si fa sentire

PROVA

MERCEDES GLC Coupé 300 de

Il rinnovato, SUV coupè di Mercedes nasconde sotto il cofano un motore 2.0 quattro cilindri da 197 CV abbinato a un'unità elettrica da 136 CV e 31,2 kWh di batteria. La potenza combinata totale di sistema è di 333 CV. Stupiscono i consumi, con percorrenze reali spesso nell'ordine dei 20 km/litro

di Andrea Brambilla

VELOCITÀ MASSIMA	ACCELERAZIONE 0-100 KM/H	AUTONOMIA IN ELETTRICO	PREZZO
217 km/h	**6,4 secondi**	**113/130 km**	**85.687 euro**

Prima di entrare nel dettaglio di questa prova, è bene spendere qualche parola sulla tecnologia della GLC 300 de. Abbinare una batteria e un motore elettrico ad un propulsore a gasolio è forse la scelta migliore per prendere per mano le persone e portarle verso l'elettrificazione. Tuttavia, nell'immaginario collettivo, le auto ibride plug-in sono associate esclusivamente ai motori a benzina, e non a gasolio. Mercedes ha invece da sempre sull'elettrificazione in abbinamento al motore diesel. In effetti, viene da porsi una domanda: perché è solo la Casa tedesca ad aver intrapreso questa strada? Nell'uso cittadino, quotidiano, si sfrutta la batteria, cosa che fanno tutte le plug-in sulla carta, mentre per gli spostamenti più lunghi si utilizzata il motore termico, in questo caso a gasolio con tutti i suoi vantaggi in termini di efficienza. Si tratta quindi di una soluzione in grado di abbattere i consumi in tutti gli scenari possibili di guida. Le moderne ibride plug-in invece, una volta uscite dal contesto urbano, si devono affidare a motori, non sempre parsimoniosi, a benzina. In questo scenario si vanno ad alzare notevolmente i consumi, soprattutto alle velocità autostradali.

SCHEDA TECNICA

MOTORE

Benzina: 4 cilindri in linea, cilindrata 1.993 c, potenza max 197 CV, coppia max 440 Nm. Motore elettrico da 136 CV e 440 Nm. Potenza combinata 333 CV, coppia max combinata 750 Nm. Batteria agli ioni di litio da 31,2 kWh.

La nuova GLC Coupé è più sinuosa rispetto alla generazione precedente. La diversa fanaleria posteriore si integra meglio, il frontale invece non ha mostrato cambiamenti così evidenti. I cerchi in lega possono arrivare fino ai 22 pollici di diametro.

Un restyling ricco di novità

Il recente restyling della GLC Coupè ha portato in dote numerose novità, sia estetiche che di meccanica e in termini di equipaggiamento. Saltano subito all'occhio i nuovi gruppi ottici posteriori, più sottili e affusolati rispetto alla generazione precedente, un piccolo dettaglio che riesce comunque ad alleggerire tutta l'auto. È stata rinnovata anche la parte frontale, chepresenta una diversa firma luminosa e nuove finiture. Le motorizzazioni sono tutte elettrificate e sono praticamente rimaste invariate: oltre ai motori benzina, in gamma sono presenti anche le varianti diesel, sia mild-hybrid a 48 V che plug-in. Nuove anche le sospensioni anteriori a quattro bracci. mentre quelle posteriori sono multi-link. Nelle versioni ibride plug-in, le sospensioni diventano anche pneumatiche e possono essere integrate con l'asse posteriore sterzante (optional), proprio come la protagonista della nostra prova, equipaggiata con tutti questi sistemi. L'aerodinamica è stata ottimizzata migliorando ulteriormente i consumi, nonostante l'auto sia cresciuta nelle dimensioni: ora è lunga 4.764 mm, larga 2.075 mm e con un passo di ben 2.888 mm.

TRASMISSIONE

Trazione integrale, cambio automatico a 9 rapporti

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza 4.764 mm, larghezza 1.890 mm, altezza 1.605 mm, passo 2.888 mm, peso in ordine di marcia 2.385 kg, capacità bagagliaio 390/1.335 litri.

Gli interni adottano materiali di pregio e sono molto curati. Un po' ingombrante il tunnel centrale, che sottrae spazio ai passeggeri anteriori. Molto intuitivo il nuovo sistema di infotainment con schermo da 11,3 pollici.

I materiali e il layout dell'abitacolo sono praticamente perfetti. Peccato invece per il volante, bello ma con molti comandi non sempre intuitivi

Buona abitabilità, ma solo per quattro

Anche l'abitacolo presenta alcune novità, tra cui il volante con doppie razze (sottili) su entrambi i lati: è molto bello da vedere, ma non altrettanto pratico per quanto riguarda l'utilizzo di alcuni comandi che integra. Mi piace invece come sono posizionati i due schermi: quello da 12,3 pollici per il cruscotto posto di fronte al guidatore fa infatti coppia con il display centrale, simile ad un gigantesco tablet del nuovo sistema Mbux, da 11,9 pollici. L'abitabilità è sufficiente per quattro persone, mentre il quinto passeggero, quello seduto al centro del divano, è decisamente scomodo e non può contare su molto spazio a disposizione. La plancia e il tunnel centrale sono realizzati con molta cura, forse sono un po' troppo grandi dato che tolgono un po' di libertà di movimento ai passeggeri anteriori. Il bagagliaio cresce di dimensioni rispetto la generazione precedente, grazie ai 545 litri a disposizione per i modelli mild hybrid. Per quanto riguarda invece le versioni ibride plug-in, dato che la batteria ha bisogno di spazio e di conseguenza ne sottrae al bagagliaio, ci si ferma a soli 390 litri, un valore non proprio eccezionale soprattutto se consideriamo la tipologia di auto.

Dovendo ospitare una batteria e il motore elettrico supplementare, la GLC Coupé plug-in ha un bagagliaio con un volume utile di soli 390 litri. Un dettaglio di cui ci si dimentica pensando ai consumi.

Tutto bene, ma la visibilità posteriore...

Come anticipato, l'accoppiata diesel-plug-in funziona molto bene perché riesce a combinare l'efficienza del motore a gasolio con la propulsione a zero emissioni dell'elettrico. Ho guidato durante la settimana esclusivamente in città, dove la GLC mi ha davvero stupito: la batteria è molto efficiente, consentendo di percorrere un centinaio di chilometri senza accendere il motore termico. Niente male se pensiamo che sulla bilancia questa macchina pesa più di 2,3 tonnellate. Oltre a quelli di corrente, anche i consumi di gasolio sono sempre bassi: le percorrenze medie variano dai 15 ai 18 chilometri al litro in città mentre in autostrada si superano comodamente i 20 chilometri/litro. Ci si dimentica quindi del distributore, ma non della potenza a disposizione: la GLC ha un bel tiro all'affondo dell'acceleratore, grazie ai suoi 333 Cv e i 750 Nm di coppia a disposizione fin dai regimi più bassi. Il passaggio da una propulsione all'altra potrebbe essere più morbido, soprattutto perché il motore a gasolio fa sentire la sua voce quando viene chiamato in causa; un po' di silenziosità in più non avrebbe guastato affatto. Ineccepibile è invece il funzionamento del cambio automatico a 9 rapporti che riesce sempre a selezionare la marcia giusta senza far mai percepire le cambiate. L'asse posteriore sterzante è molto utile in città, in manovra e quando si vuole svicolare nel traffico. Partendo dal presupposto che l'habitat naturale di questa GLC Coupé è l'autostrada, ho trovato le 4 ruote sterzanti non così efficaci nelle curve ad alta velocità: la macchina gira più in fretta di quello che ci si aspetta e bisogna farci un po' la mano e l'occhio. Per quanto riguarda il comfort di marcia siamo a livelli davvero alti, soprattutto alle velocità autostradali, dove i fruscii sono ridotti al minimo. Decisamente migliorabile la visibilità posteriore che, a causa del taglio del lunotto, non è delle migliori, quindi è sempre bene affidarsi alle telecamere.

Nonostante il peso di 2.385 kg, che si fa sentire parecchio in curva, le accelerazioni sono brucianti: da 0 a 100 km/h in 6,4″

Grazie alla trazione integrale 4Matic è possibile anche affrontare percorsi in off-raod non troppo impegnativi, anche se difficilmente i possessori della GLC Coupé la sporcheranno di fango abbandonando le strade asfaltate.

È una rarità vedere sotto il cofano di un'auto un motore a gasolio, soprattutto negli ultimi anni. Accoppiarlo ad uno elettrico è ancora più insolito. Dopo aver guidato per due settimane la GLC plug-in a gasolio, mi domando perché anche le altre Case non prendano la stessa strada.

DOTAZIONI

DI SERIE

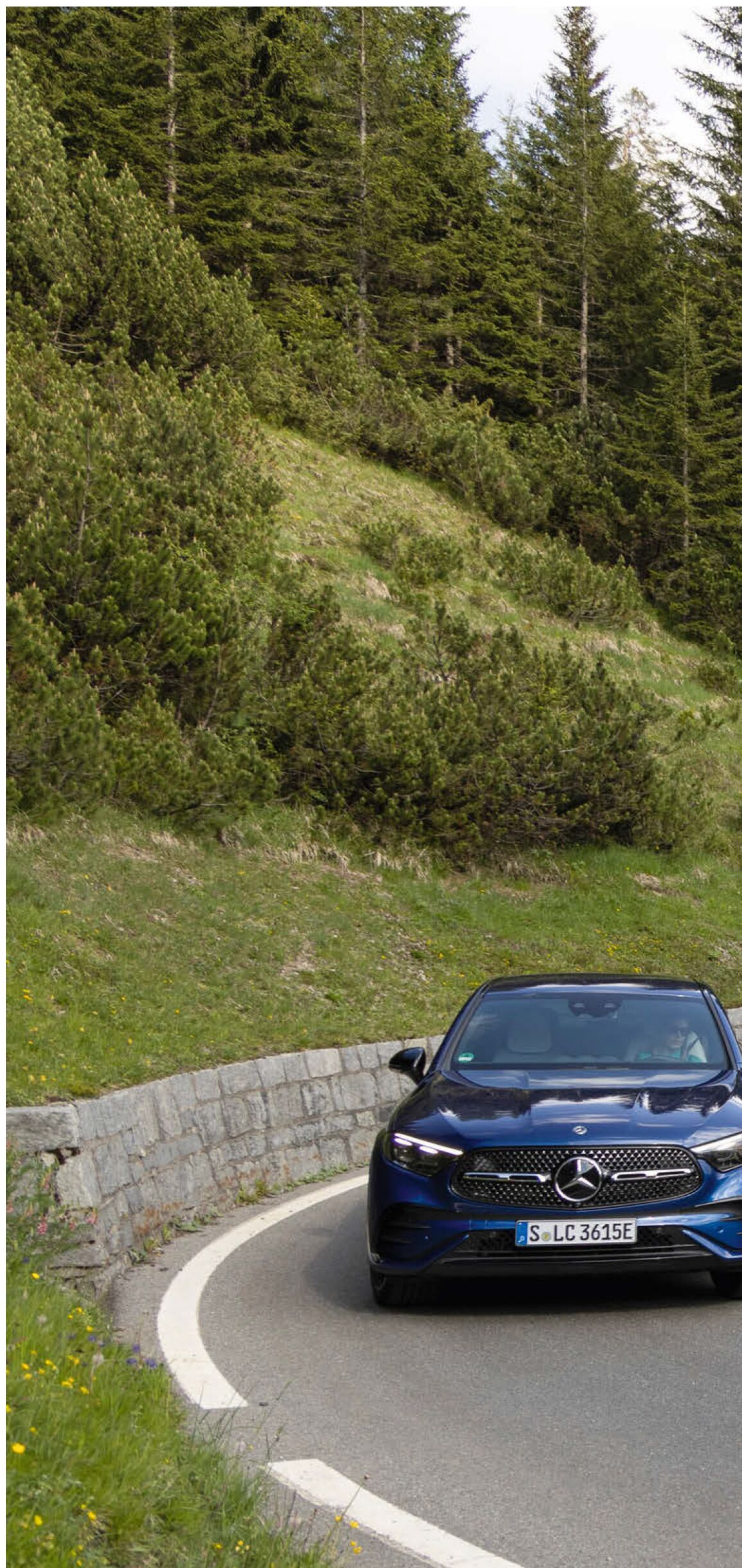
- Quadro strumenti digitale con doppio schermo da 12,3 pollici
- Luci soffuse ambient
- Cambio automatico a 9 rapporti
- Specchietti ripiegabili elettronicamente
- Ricarica e connessione wireless per smartphone
- Vetri oscurati
- Sedili elettrici
- Cerchi in lega da 18 pollici
- Cruise Control adattivo
- Limitatore di velocità
- Bagagliaio con apertura "hands free"
- Cavo di ricarica per wallbox e per casa
- Sospensioni posteriori autolivellanti

ACCESSORI A RICHIESTA

La lista degli accessori per la GLC è davvero sconfinata. A disposizione dei clienti Mercedes c'è una lunghissima lista di personalizzazioni e materiali da scegliere. Alla versione "base" Advance che supera gli 85 mila euro di partenza vanno ad aggiungersi 5 allestimenti caratterizzati dall'aggiunta di diversi pacchetti di accessori.

- Advanced Plus **1.945 euro**
- AMG Line Adavanced **4.868 euro**
- AMG Line Advanced Plus **6.813 euro**
- AMG Line Premium **9.833 euro**
- AMG Line Premium Plus **14.240 euro**
- Prezzo di listino GLC Coupè 300 de Adavnced **85.687 euro**

Tanti motori, ma non per tutti i portafogli

Tutte le motorizzazioni della Mercedes GLC Coupé sono elettrificate, con unità termiche 2.0 a quattro cilindri e con la trazione integrale. Due i motori mild-hybrid a benzina: la 200 da 204 CV e la 300 da 258 CV. Sono a listino anche due mild-hybrid a gasolio: la 220 d da 197 CV e la 300 d da 269 CV. Tre invece le plug-in: a benzina troviamo la 300 e da 313 CV e la 400 e da ben 381 CV. Infine, la 300 de a gasolio da 333 CV combinati. Il listino della Mercedes GLC Coupé attacca a poco più di 70 mila euro per la GLC 200 benzina mild-hybrid, per la 300 ne servono invece 80 mila. Per le diesel mild-hybrid servono 72 mila euro per la 220 d e 81 mila la 300 d. Le versioni plug-in partono da 83 mila euro della 300e a benzina, passando per gli 85 mila della 300de e gli 88 mila per la più potente 400e anche lei a benzina. Sei gli allestimenti disponibili: l'entry level Advanced seguita dalla AMG Advanced, la Advanced Plus, la AMG Advanced Plus, la AMG Premium e la super top di gamma AMG Premium Plus. A

Con un'autonomia (reale) in elettrico di circa 100 km nell'uso cittadino, la GLC 300 de fa dimenticare dell'esistenza del motore termico

Dimensioni e peso non giocano a favore della nuova GLC Coupé, un po' impacciata sui tracciati ricchi di curve, dove è sempre bene adottare uno stile di guida consono all'indole di questo comodissimo SUV.

PIACE

- Consumi ed efficienza al top
- Interni dal look high-tech
- Stile ed eleganza ai massimi livelli

NON PIACE

- Prezzo impegnativo
- Visibilità posteriore
- Bagagliaio poco capiente

PRODOTTO

PROVA

NISSAN X-TRAIL E-POWER 2WD TEKNA

Corrente continua

Il motore gira quasi sempre a basso regime, salendo molto di giri solo in accelerazione, quando deve fornire la massima energia alla batteria

Grazie alla tecnologia e-Power, X-Trail non necessità di ricariche, dato che il motore termico funge da generatore e la trazione è affidata al motore elettrico. Così la guida è fluida come nel caso di una full electric, mentre i consumi sono assimilabili a quelli di una buona turbodiesel

di Fabio Suvero

VELOCITÀ MASSIMA	ACCELERAZIONE 0-100 KM/H	CONSUMO MEDIO	PREZZO
170 km/h	**8,0 secondi**	**5,8/6,2 litri/100 km**	**48.570 euro**

Ibrida? Non esattamente

È vero che il libretto di circolazione riporta la dicitura auto ibrida, ma la tecnologia e-Power di Nissan differisce in modo abbastanza sostanziale da quella delle cosiddette full hybrid per un motivo principale: il moto alle ruote viene sempre fornito dal motore elettrico, mentre il termico è di fatto scollegato dalle ruote e funge solo da generatore per mantenere la carica della batteria, a differenza dell'ibrido convenzionale, che affida appunto la trazione anche al motore endotermico. Si tratta di una tecnologia simile a quella della Opel Ampera di una decina di anni fa, con la principale differenza che quest'ultima utilizzava una batteria da 16 kWh ricaricabile anche attraverso la classica presa, mentre e-Power Nissan impiega una batteria da 2,1 kWh, che non può essere ricaricata, se non attraverso il generatore collegato al motore termico. Di conseguenza l'intervento del 3 cilindri di 1.497 cc è piuttosto frequente, con conseguenti percorrenze medie nell'ordine dei 16/17 km/litro.

SCHEDA TECNICA

MOTORE

Benzina (generatore), 3 cilindri in linea, cilindrata 1.497 cc, potenza max 158 CV (116 kW) a 4.600 giri, coppia max 250 Nm da 2.400 a 4.400 giri. Elettrico (trazione) sincrono a magneti permanenti, potenza max 204 CV (150 kW), coppia max 330 Nm

TRASMISSIONE

Trazione anteriore, cambio monomarcia

Un tocco di sportività è dato dallo spoiler sopra il lunotto, mentre gli specchietti retrovisori si ripiegano automaticamente al bloccaggio delle serrature.

Siamo alla quarta generazione

Quando si parla di X-Trail, il primo pensiero va al SUV presentato nel 2001 che si è fatto largo grazie alle suo doti di robustezza e abitabilità, non certo per un design in grado di attrarre un pubblico diverso da chi considera prioritari aspetti come funzionalità e mobilità sui terreni più impervi. Con oltre 7 milioni di esemplari venduti nel mondo, X-Trail rappresenta comunque uno dei modelli di maggior successo della Casa giapponese, ed è proprio per questo che l'ultima edizione è profondamente cambiata con l'obiettivo di soddisfare le esigenze di una clientela sempre più attenta anche al design. Senza tuttavia mai perdere di visto l'aspetto funzionalità e polivalenza, aspetti sottolineati dalla disponibilità della versione a 7 posti, associata però unicamente alla versione a trazione integrale e disponibile in tre allestimenti: Acenta (44.500 euro), N-Connecta (47.450 euro) e Tekna (51.950 euro). Gli stessi sono offerti anche per la versione a 5 posti, che è proposta a 900 euro in meno rispetto alla 7 posti, mentre il modello a trazione anteriore, come la protagonista di questa prova, si presenta in quattro varianti: Visia (39.080 euro), Acenta (41.100 euro), N-Connecta (44.070 euro) e Tekna (18.570 euro).

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza 4.680 mm, larghezza 1.840 mm, altezza 1.725 mm, passo 2.705 mm, peso in ordine di marcia 1.851 kg, misure pneumatici 235/45 ZR 20, capacità bagagliaio 482/1.396 litri, capacità serbatoio 55 litri

Tecnologica ma funzionale

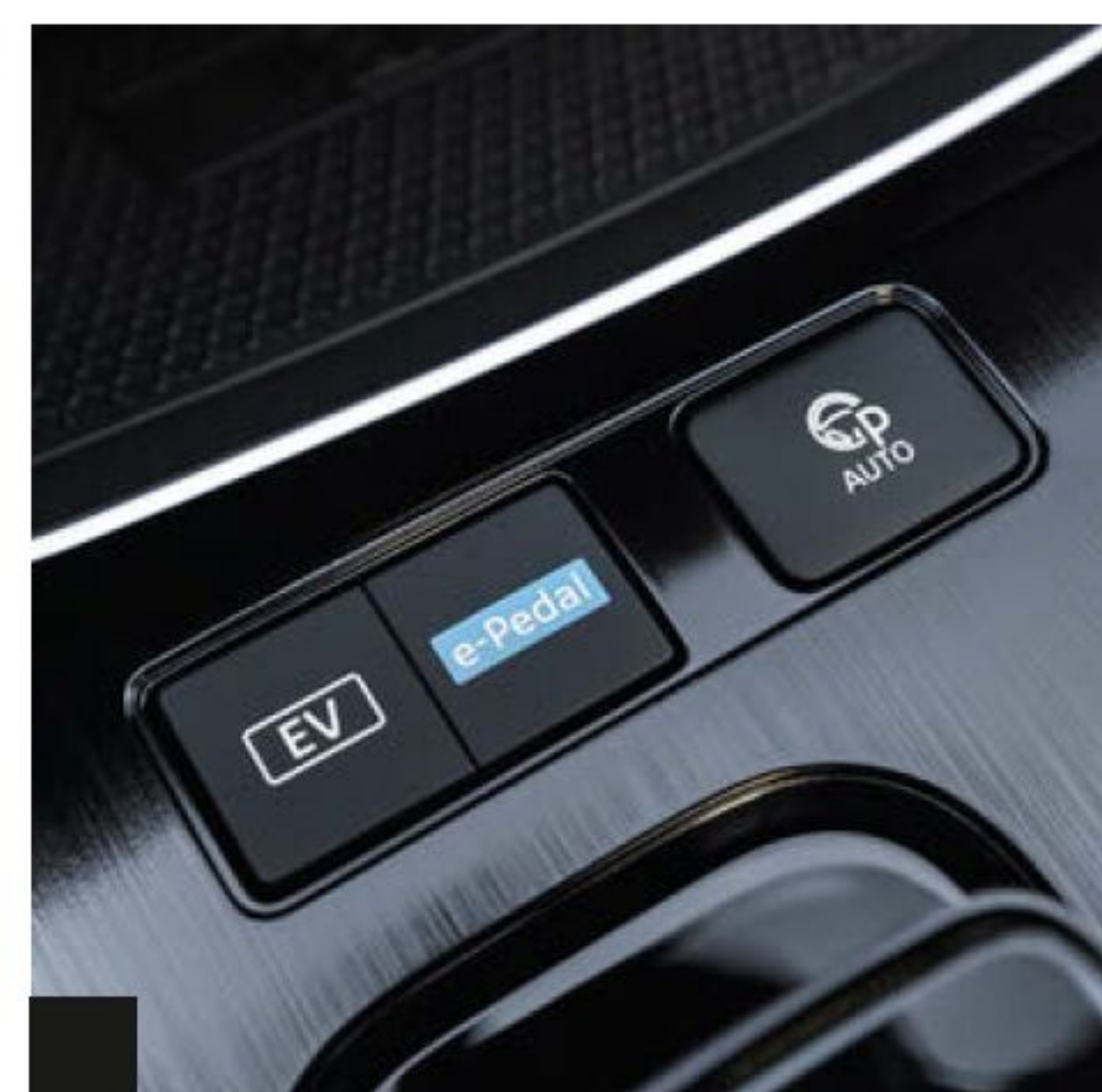
Approcciare X-Trail significa sentirsi un po' come a casa propria, non solo per la facilità con cui si trova la postura ideale grazie alle ampie e precise regolazioni di sedile (elettriche) e volante, ma anche per la facilità con cui si identificano i comandi di uso più frequente. Anche perché molti di essi sono rimasti di tipo fisico, a partire da quelli della climatizzazione, immediati da individuare e da raggiungere durante la guida. Avete in mente quando si tenta con un dito di "mirare" l'icona di un comando di tipo touch e la strada è accidentata? Ecco, ciò non accade per regolare l'impianto di climatizzazione, ma anche i tasti sul volante, anch'essi di tipo convenzionale e di dimensioni non lillipuziane, sono molto funzionali. Soltanto il comando della trasmissione richiede un minimo di abitudine, sia a causa della sua particolare forma, sia per la necessità di dover premere il pulsantino nella parte sinistra per passare da una posizione all'altra. Non sono previsti paddles dietro il volante per modificare l'intensità del recupero di energia, ma c'è un pulsante sulla consolle per attivare la funzione e-Pedal per guidare senza praticamente usare mai il pedale del freno.

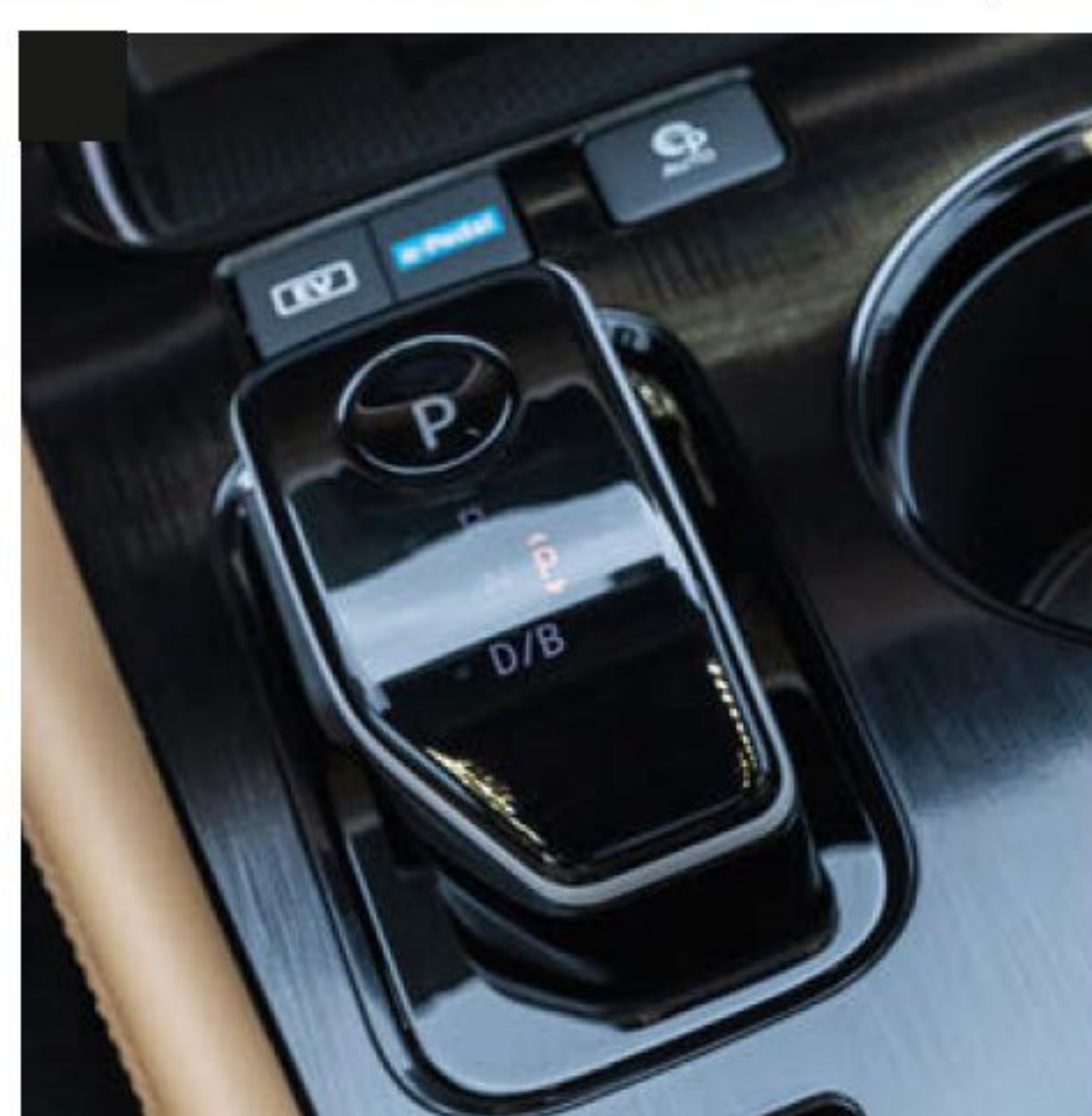
In alto. i comandi sulle razze del volante sono funzionali, anche se manca il tasto mute dell'impianto audio. La grafica del quadro strumenti non è all'avanguardia ma spicca per leggibilità e funzionalità.

La regolazione della climatizzazione posteriore è affiancata dai comandi dei sedili riscaldabili.

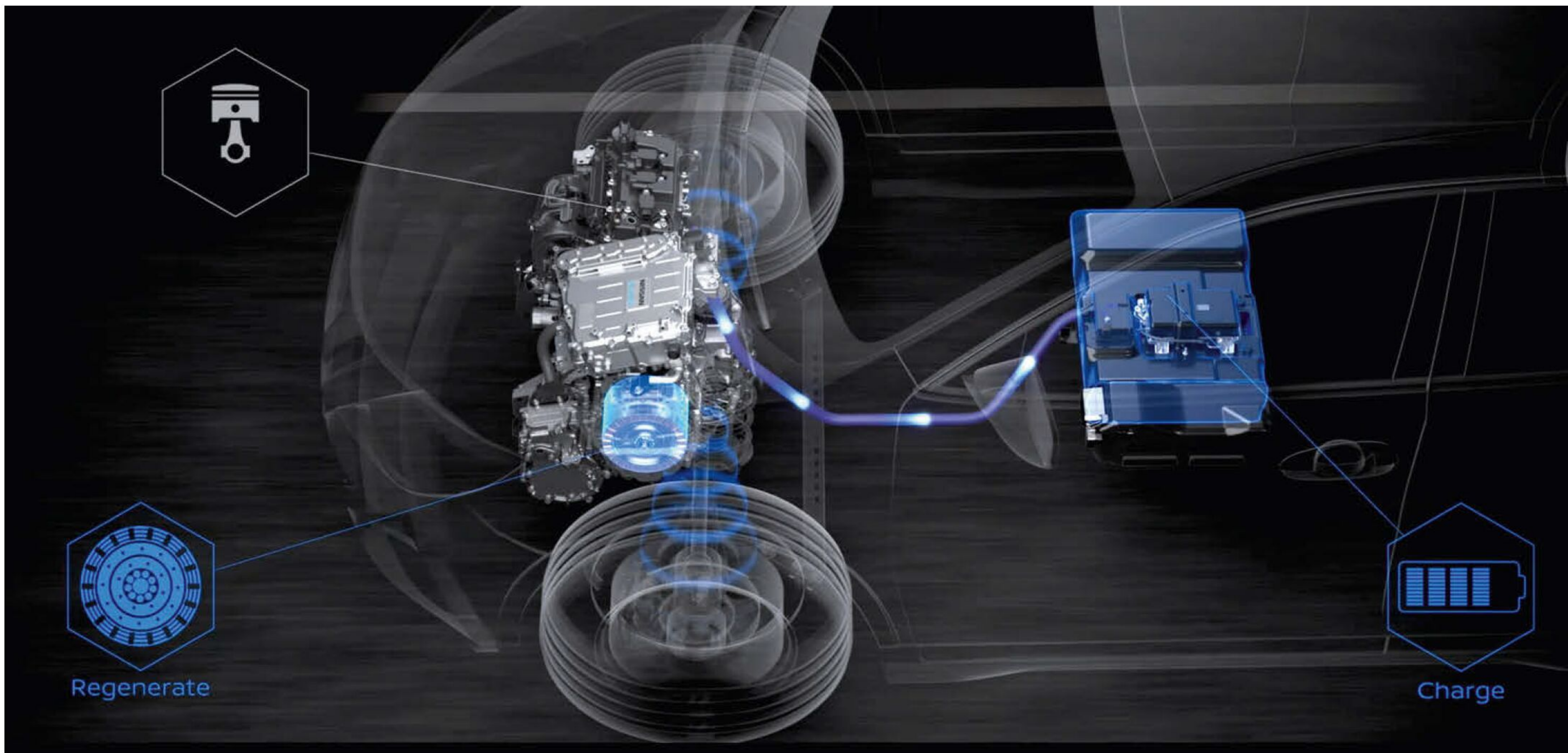
La selleria in pelle Premium è inclusa nell'Executive Pack.

I sedili sono comodi e discretamente avvolgenti; quello di guida è regolabile elettricamente ma privo di memorie. Sopra, da destra, il vano portaoggetti a giorno con ricarica wireless e i due portabevande sul tunnel.

Sopra, l'ampio vano portaoggetti con chiusura sdoppiata, mentre sulla destra si nota il particolare comando della trasmissione tipo mouse: non è molto intuitivo da usare e richiede la pressione del pulsantino sul lato sinistro.

Spazio a volontà

Nonostante il non indifferente ingombro del tunnel che separa i sedili, lo spazio non difetta certo nella zona anteriore dell'abitacolo, ma è soprattutto dietro che i passeggeri viaggiano nel massimo comfort, anche grazie ad alcune "chicche" come i sedili scorrevoli e la possibilità di reclinare gli schienali. Il lieve rigonfiamento della parte centrale del pavimento non limita poi la mobilità delle gambe, anche se l'occupante della parte centrale del divano sconta sempre la conformazione dello stesso, modellato per accogliere nel migliore dei modi due persone. Da segnalare infine la regolazione separata dell'impianto di climatizzazione per gli occupanti della parte posteriore dell'abitacolo, oltre alla presenza di due prese USB, una di tipo A e una C. Passando al vano di carico, il giudizio è assolutamente positivo non solo grazie alla sua notevole capienza, ma anche in virtù di una forma molto regolare che ne facilita lo stivaggio. Non manca poi un sottofondo sdoppiato utile per riporre gli oggetti meno ingombranti, oltre alla presa di corrente 12V. Buone nel complesso anche le finiture, con assemblaggi precisi e materiali di buona qualità, ad eccezione delle plastiche rigide al tatto nella zona inferiore dei pannelli porta, che si contrappongono al alcune soluzioni da auto di categoria premium, come il rivestimento in pelle di plancia, tunnel centrale e parte superiore dei pannelli porta, che si somma alla finitura ad effetto legno della zona mediana della plancia. La dotazione dell'allestimento Tekna è poi molto completa, nel caso dell'esemplare in prova arricchita dall'Executive Pack, che aggiunge cerchi da 20", parabrezza riscaldato, impianto Audio Bose, lavafari, tetto panoramico e rivestimenti interni in pelle. Il portellone elettrico è di serie.

La plancia rivestita è da auto di categoria premium, peccato però per le plastiche rigide nella parte inferiore dei pannelli porta

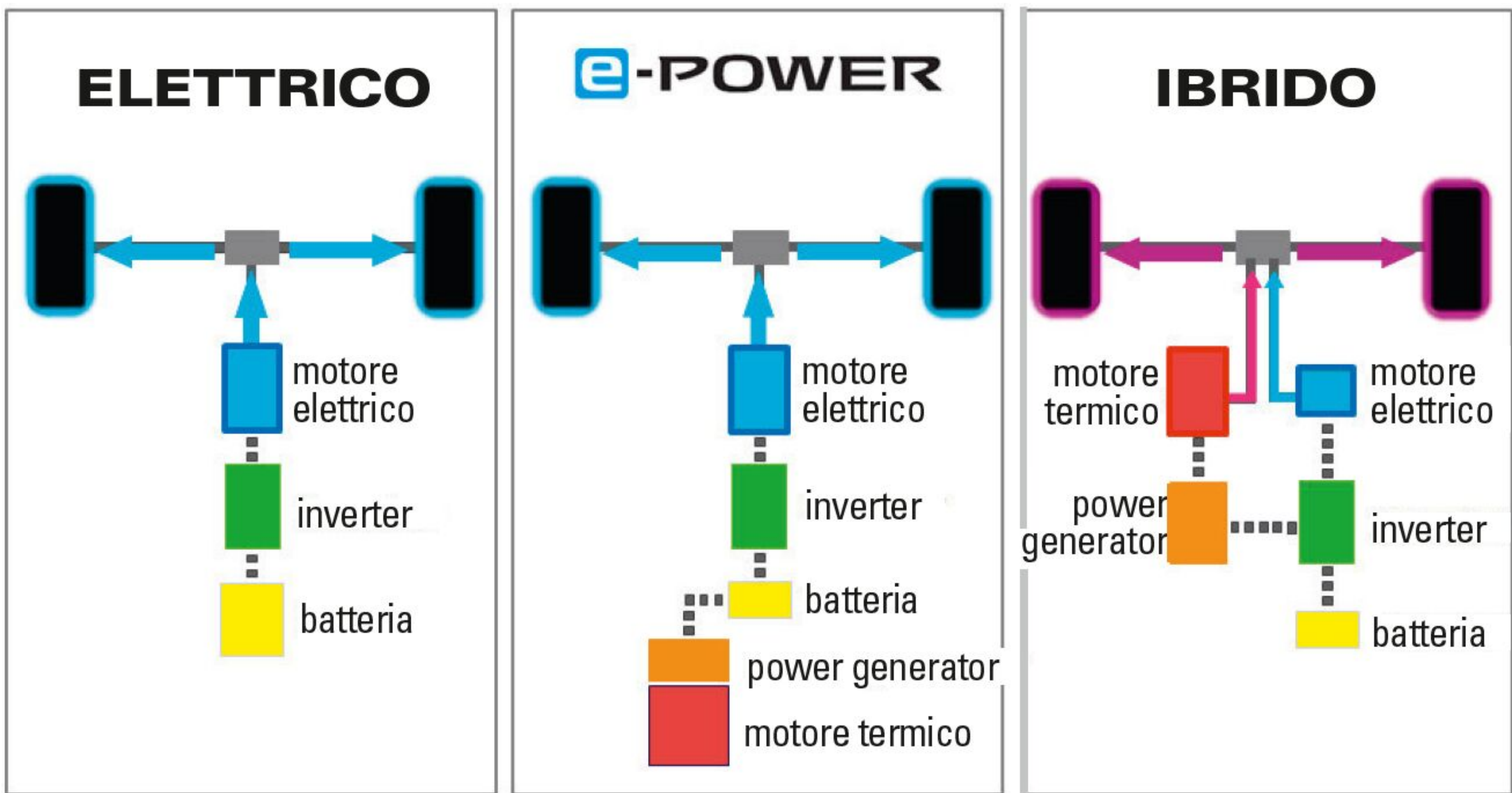
Regenerate

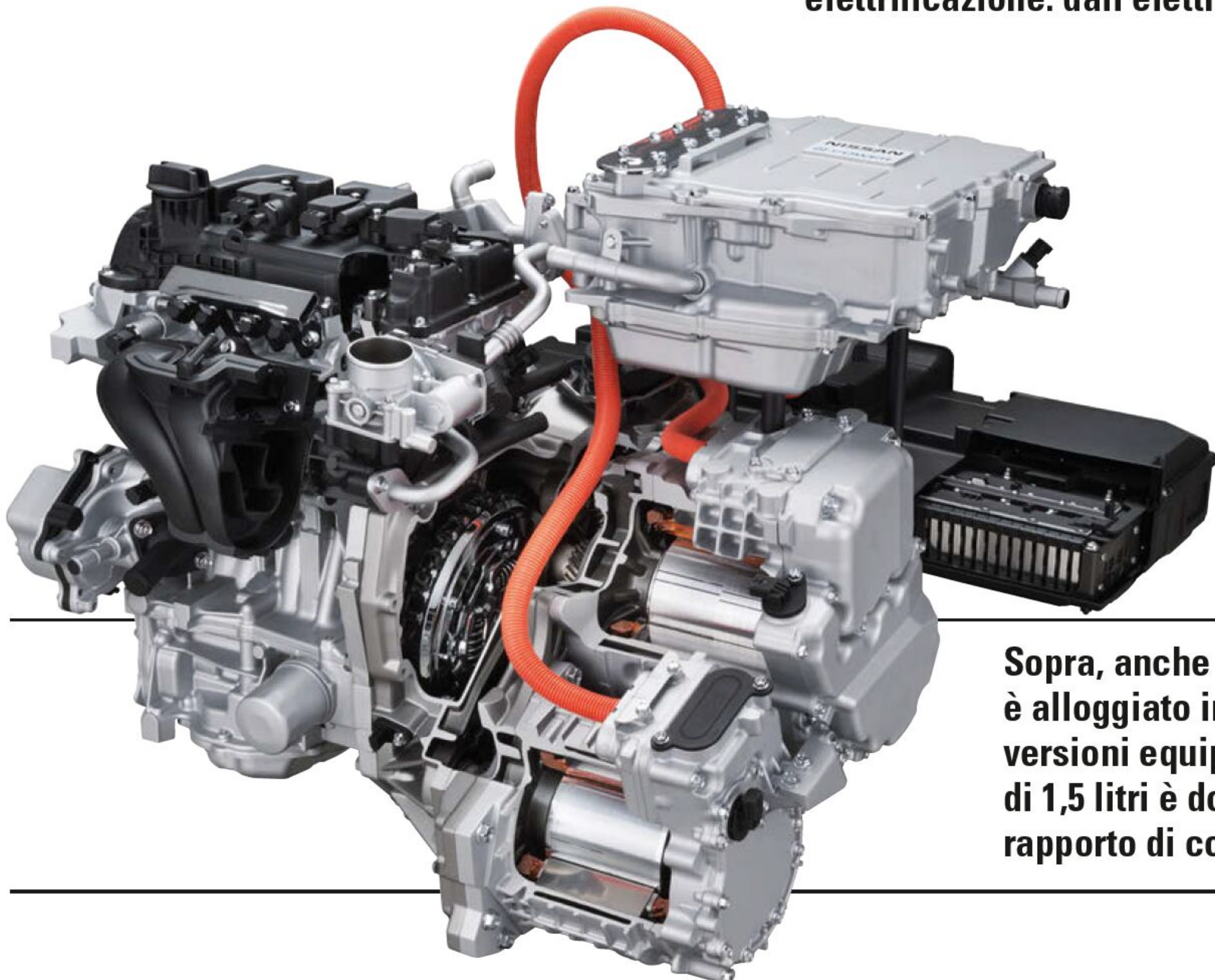
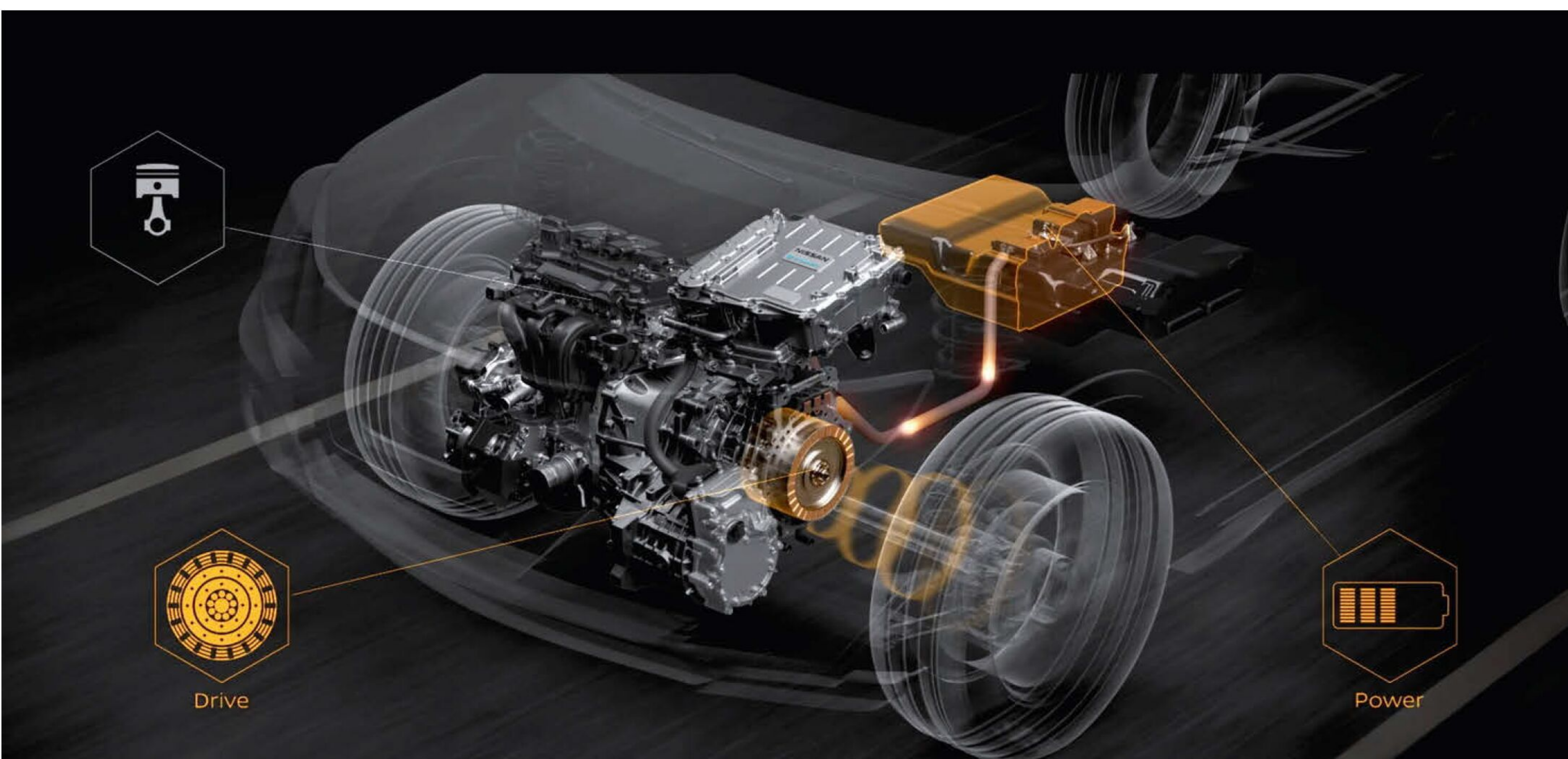
Charge

RICARICA IN RILASCIO

In alto, due delle principali situazioni di funzionamento del sistema e-Power, ovvero quando viene ricaricata la batteria in fase di decelerazione, sulla sinistra, e durante la marcia normale, a destra, quando la trazione è affidata al motore elettrico, mentre quello termico interviene solo quando la batteria scende sotto una determinata soglia di carica per ricaricarla. Generalmente il 3 cilindri a benzina gira a basso regime, ma in caso di richiesta della massima potenza, lo stesso sale sensibilmente di giri per far fronte alla maggiore richiesta di corrente da parte dell'elettrico.

ELETTRICO
motore elettrico
inverter
batteria

e-POWER
motore elettrico
inverter
batteria
power generator
motore termico

IBRIDO
motore termico
motore elettrico
power generator
inverter
batteria

Lo schema sopra sintetizza il funzionamento dei tre principali sistemi di elettrificazione: dall'elettrico puro all'ibrido convenzionale, passando per e-Power.

NISSAN e-POWER

Sopra, anche se funziona solo da generatore di corrente, il motore è alloggiato in posizione anteriore trasversale come nel caso delle versioni equipaggiate con il classico propulsore termico. Il 3 cilindri di 1,5 litri è dotato di un sistema brevettato per la variazione del rapporto di compressione ed eroga una potenza massima di 158 CV.

204 CV e 330 Nm di coppia

Come già anticipato, la tecnologia e-Power si affida al motore elettrico da 204 CV di potenza massima e 330 Nm di coppia per quanto riguarda la trazione, mentre il motore termico svolge soltanto la funzione di generatore ed è quindi di fatto scollegato dalle ruote. Quest'ultimo è un 3 cilindri di 1,5 litri di derivazione Infinity, il marchio premium di Nissan, capace di una potenza massima di 158 CV e dotato della tecnologia del rapporto di compressione variabile brevettata da Nissan. Grazie a un particolare manovellismo, il rapporto di compressione può quindi spaziare da 14:1 e 8:1 in seguito alla variazione della corsa del pistone, ottimizzando così l'efficienza in funzione del carico e del regime di rotazione del motore stesso. Non manca poi il sistema di recupero di energia in fase di decelerazione, con la possibilità di massimizzare l'accumulo di energia premendo il tasto e-Pedal, che assicura decelerazioni fino a 0,2 g con il semplice rilascio del pedale dell'acceleratore e senza intervenire sul freno. Da segnalare poi la presenza della versione a trazione integrale che, aggiungendo un secondo motore elettrico sull'asse posteriore, sviluppa una potenza complessiva di 213 CV e una coppia supplementare di 195 Nm, il tutto per un tempio dichiarato di 7 secondi netti nell'accelerazione da 0 a 100 km/h (7,2" per la versione a 7 posti), mentre la velocità massima cresce da 170 a 180 km/h. Aumentano leggermente i consumi, dai 5,8/6,2 litri/100 km della versione 2WD ai 6,4/6,6 litri/100 km della 4WD.

La taratura delle sospensioni privilegia il comfort, ma in curva la X-Trail non mostra un eccessivo rollio, a meno di non forzare troppo il ritmo

Il tetto panoramico è incluso nel Premium Pack, mentre il vano bagagli, dalla forma molto regolare, include un pratico sottofondo sdoppiato.

DOTAZIONI

DI SERIE

- Apertura bagagliaio hands free
- Around view monitor
- Barre sul tetto
- Caricabatterie wireless
- Cerchi In lega da 19 pollici
- Climatizzatore automatico bizona
- Cruise control adattivo
- Fari a LED
- Head Up display
- Intelligent Key
- Navigatore satellitare Nissan Connect
- Pro Pilot Assist
- Quadro strumenti Full TFT
- Radio DAB con 6 altoparlanti
- Rivestimenti interni in pelle
- Sedili regolabili elettricamente
- Sedili e volante riscaldabili
- Tendine parasole posteriori
- Vetri posteriori privacy

ACCESSORI A RICHIESTA

- *Executive pack 5.265 euro
- *Premium pack 2.400 euro
- Vernice metallizzata /perlata 900 euro
- Vernice 2 tone 1.500 euro

PREMIUM PACK: Cerchi in lega da 20", sistema audio Bose con 10 altoparlanti, parabrezza riscaldato, lavafari, tetto panoramico a regolazione elettrica

EXECUTIVE PACK: Premium pack+rivestimento in pelle Premium

L'elettrica che non ti aspetti

Premi il pulsante start a destra del volante e, come nel caso di qualsiasi auto elettrica, non succede nulla al di fuori dell'illuminazione del quadro strumenti, ma appena sposti il comando della trasmissione in D, dal cofano anteriore arriva il classico rumore di un motore termico. Niente di fastidioso o invadente, per carità, ma quanto basta per smarcare la X-Trail e-Power da un'elettrica pura convenzionale. Nella maggior parte dei casi però, il giri del motore restano costanti e non molto oltre il minimo, mentre la risposta ai comandi del pedale destro è quella immediata e corposa a cui la propulsione elettrica ci ha abituato. Una volta che la batteria raggiunge un livello di carica soddisfacente, il 3 cilindri di 1,5 litri si spegne e la X-Trail si comporta esattamente come un'auto elettrica, con quell'inimitabile fluidità dovuta sia alla particolare erogazione del motore elettrico, sia all'assenza del cambio. Il propulsore a benzina entra di nuovo in gioco quando la carica della batteria scende sotto un determinato livello, oppure in caso di completo affondo del pedale del gas. Situazione quest'ultima in cui aumenta sensibilmente la richiesta di corrente, e il 3 cilindri a benzina deve sopperire alzando il regime di rotazione e la sua "voce",

Sui tracciati misti si possono percorrere anche 20 km con un litro di benzina, mentre in autostrada di scende a circa 13 km/litro

che comunque non arriva mai a disturbare i passeggeri, anche se l'effetto cambio a variazione continua stona un po' alla luce della trazione comunque elettrica. Si tratta tuttavia di una condizione che si verifica raramente alla luce della vocazione turistica di questo modello, pensato per assicurare il massimo comfort, anche grazie all'ottima capacità di assorbimento delle sospensioni e all'altrettanto elevato livello di isolamento acustico, che mostra un piccolo limite solo alle velocità più elevate, quando emerge qualche fruscio aerodinamico. Preciso e garante di un buon feeling lo sterzo, così come si apprezza l'impianto frenante, supportato da un recupero di energia in rilascio che si può massimizzare premendo il pulsante e-Pedal, capace di ridurre praticamente a zero l'uso del pedale centrale.

Capitolo consumi: percorrere in media 16/17 km litro è assolutamente a portata di mano con un uso oculato dell'acceleratore e sfruttando al meglio il recupero di energia in rilascio, con punte che raggiungono i 20 km/litro sui tracciati extraurbani o in città, mentre in autostrada si scende intorno ai 13 km/litro a causa del continuo intervento del motore termico per mantenere carica la batteria. Un risultato comunque buono per un'auto a benzina, anche se ci sono molte turbodiesel che riescono a fare decisamente meglio. A

PIACE

- Fluidità di marcia
- Prontezza di risposta ai comandi dell'acceleratore
- Autonomia

NON PIACE

- Qualche fruscio in velocità
- Alcune plastiche interne rigide
- Il motore sale un po' troppo di giri in piena accelerazione

NEWS

Mc Laren e i nuovi optional per il 60° anniversario

Proseguiranno anche il prossimo anno le celebrazioni del 60° anniversario di Mc Laren, che propone una serie di nuove personalizzazioni per rendere ancora più esclusiva la sua produzione. Le tre nuove tinte esterne, disponibili per tutti i modelli di serie, sono un omaggio alle auto vittoriose di McLaren che hanno conquistato la Triple Crown. Indy Orange replica e modernizza la tonalità arancione brillante della M16D vincitrice della Indy 500 del 1974, mentre Monaco White, si ispira alla tonalità prevalentemente bianca della MP4/2 che ha dominato il Gran Premio di Monaco del 1984. Per concludere, l'opzione metallizzata Le Mans Grey è un omaggio alla vittoriosa F1 GTR della 24 Ore di Le Mans del 1995. A questi colori possono anche essere associate le strisce verniciate che corrono lungo il centro del cofano e si ripetono sull'alettone posteriore, ma solo per 60 esemplari della 750S. Nella parte anteriore è incorporato il logo McLaren Triple Crown, mentre dietro è raffigurato ogni singolo anno di vittoria – '74, '84 e '95.

Maserati MC20 Notte

Pur mantenendo l'eleganza che caratterizza la coupé del Tridente, la nuova versione a tiratura limitata Notte (50 esemplari) è stata sviluppata traendo ispirazione dal mondo delle corse, quindi coinvolgendo anche Andrea Bertolini, pilota di riferimento Maserati ed ex campione del mondo GT1. I tratti distintivi sono l'esterno che presenta un mix tra nero opaco e lucido, oltre ad alcuni dettagli, come il Tridente, i loghi laterali e la firma Maserati che da argento diventano oro bianco opaco, rievocando così il glorioso patrimonio del brand nell'ambito del motorsport. I cerchi da 20 pollici sono verniciati in nero opaco con accenti in dorato bianco opaco, mentre le pinze freno sono nere. A rendere più esclusivo l'abitacolo provvedono invece i sedili sportivi rivestiti in Alcantara nero/grigio con impunture gialle. L'inconfondibile Tridente è presente sugli appoggiatesta, mentre il volante sportivo in Alcantara presenta inserti in fibra di carbonio. Tra i due poggiatesta è applicata un'esclusiva targhetta metallica che celebra la MC20 Notte Edition e la dicitura identificativa "Una di 50".

Lamborghini Huracán STO SC 10°

Per celebrare i 10 anni di Squadra Corse, oltre al legame tra Lamborghini e il mondo delle corse, la Casa di Sant'Agata Bolognese ha realizzato una versione speciale della Huracán STO. Si riconosce immediatamente per la sua livrea ispirata alla Lamborghini SC63, il prototipo ibrido di classe Hypercar/GTP che prenderà il via alle più prestigiose gare Endurance del mondo. La colorazione della carrozzeria è con color Verde Mantis e Nero Noctis associati a una fascia tricolore che attraversa interamente il cofano ed il tetto. Sulle porte spicca invece il logo10° Anniversario Squadra Corse" in omaggio al dipartimento Motorsport Lamborghini. Lo stesso logo è presente anche sull'ala posteriore, mentre il pacchetto completo in carbonio include una striscia Rosso Mars che percorre tutta la parte inferiore dell'auto. I sedili sportivi Nero Ade rivestiti in Alcantara con cuciture Verde Fauns sono equipaggiati con cinture a quattro punti, mentre un roll bar in alluminio protegge gli occupanti. L'aerodinamica è stata ulteriormente affinata con due inediti flick anteriori in carbonio, mentre l'incidenza dell'ala posteriore è stata incrementata di 3 gradi rispetto alla STO standard. Ammortizzatori regolabili di derivazione racing sostituiscono quelli attivi di serie, mentre il grip è stato ulteriormente incrementato utilizzando pneumatici Bridgestone sviluppati appositamente per questo modello. Per concludere, l'impianto di scarico in titanio Akrapovic esalta l'inconfondibile sound del V10 aspirato.

Vanwall Vandervell

Vanwall svela la gamma colori First Edition dei nuovi modelli elettrici sportivi, Vandervell S ed S Plus. Per l'avvio della produzione vengono offerti sei colori eleganti e distintivi, a partire dal classico verde racing Vanwall, oltre a blu, rosso, nero, grigio scuro e bianco, con finitura opaca e lucida. La berlina elettrica tedesca è offerta nelle varianti Vanderwell S e S Plus, entrambe a trazione integrale, ma accreditate rispettivamente di circa 325 e 650 CV. Con la carrozzeria interamente realizzata in fibra di carbonio, Vanderwell S Plus pesa circa 1.800 kg e, come la sorella minore, adotta una batteria da 84 kWh. La Vandervell S Plus sarà prodotta in Germania in una serie limitata di 500 esemplari, mentre le vendite inizieranno a partire dal primo trimestre 2024. I prezzi partono da 128.000 euro, IVA esclusa, ma sono disponibili a richiesta specifiche personalizzazioni su misura per i proprietari più esigenti.

TEST

FERRARI SF90 XX STRADALE

Che numeri!

I dati sono stratosferici: 1.030 CV, da 0 a 100 km/h in 2,3″ e 530 kg di carico verticale a 250 km/h. Ma ciò che lascia letteralmente a bocca aperta, è come questa super SF90 sia capace di farti sentire un pilota anche se non lo sei mai stato

di Fabio Suvero

Valichi il cancello della pista di Fiorano e il cuore inizia a battere più forte, anche se in realtà la prima volta è stata più di 20 anni fa, e da allora almeno una volta all'anno qualche giretto sul circuito di collaudo di casa Ferrari bene o male non te lo sei mai fatto mancare. Ma non c'è niente da fare, o meglio, da dire: quella casetta bianca con gli infissi rossi spesso e volentieri frequentata in passato da Enzo Ferrari, i tributi ai piloti e alle vittorie della Casa del Cavallino Rampante (sì, la R è volutamente maiuscola come la grandezza di questo marchio) disseminati qua e là, sommati a una serie di piccoli dettagli che è impossibile descrivere affidandosi esclusivamente alla razionalità, hanno un non so che di magico. Almeno per me che ho sempre adorato tutto, o meglio, quasi tutto, ciò che viene nobilitato dal marchio Ferrari. Qui nascono i sogni di molti appassionati, su questo tracciato si collaudano anche le monoposto di F1, ed è proprio in questo luogo di culto che inizia la giornata, con due SF90 XX Stradale che ostentano appendici aerodinamiche degne delle più sfacciate GT pronte a darsela di santa ragione la domenica in gara.

Prestazioni aerodinamiche da record

Come sempre gli ingegneri, dai quali cogli immediatamente la grande passione che li anima, sciorinano in rapida sequenza una serie di dati da guinness dei primati. Ne riporto solo alcuni: 530 kg di carico verticale a 250 km/h, 110 kg di downforce in più al posteriore rispetto alla SF90 Assetto Fiorano, 1.030 CV di potenza massima, 2,3 secondi per scattare da 0 a 100 km/ e una sfilza di migliorie tecniche che coinvolgono i componenti più disparati; servirebbe un intero numero della rivista per descriverle tutte. Mi ha colpito una dichiarazione che non dimenticherò tanto facilmente: "Abbiamo raggiunto prestazioni aerodinamiche comparabili con quelle della hypercar LaFerrari". Ma anche il tempo sul giro di 1:17.309 rispetto a 1:19 della SF90 Stradale Assetto Fiorano non mi ha lasciato certo indifferente, soprattutto considerando che, dopo aver guidato la SF90 Stradale, credevo che ciò che umanamente è possibile, fosse, già stato ampiamente tradotto in pratica. Invece…

Gli sfoghi sfoghi d'aria sul cofano servono per evacuare meglio l'aria che attraversa il radiatore della parte elettrica.

L'ala posteriore fissa lavora in sintonia con un elemento mobile in corrispondenza del cofano posteriore che, abbassandosi e alzandosi, modifica l'andamento dei flussi e il carico verticale posteriore in funzione delle diverse esigenze. Minimizzando così la resistenza quando è necessario raggiungere le velocità massima di 320 km/h.

Quando la batteria è carica, la SF90 XX Stradale parte in elettrico, ma basta cambiare programma di guida per gustarsi la melodia del V8

Pronti, partenza, silenzio...

L'attesa del test è snervante, anche perché un paio di colleghi hanno già iniziato a girare, e vederli sfrecciare sul rettilineo dei box aumenta in modo esponenziale il desiderio di assaporare quel piccolo angolo di paradiso. Un parco giochi per adulti, fatto di tanti dettagli iconici, tra cui i nuovi sedili tubolari di chiara impostazione racing, le cinture di sicurezza a quattro punti, e quei meravigliosi pannelli in metallo che sostituiscono moquette e tappetini: mi sembra di rivivere i tempi della 360 Challenge Stradale, auto di cui sono ancora perdutamente innamorato nonostante il nostro fugace rapporto sentimentale risalga a circa 20 anni fa.
Non faccio in tempo ad avvicinarmi un po' di più al ciglio della pista per assaporare l'odore di gomme e freni, che è giunto il mio momento. Un istante dopo sono già pronto per partire, con casco indossato e interfono attivo per dialogare con il collaudatore che mi precede: già, questa volta l'amico Raffaele de Simone, alias chief tester Ferrari, mi cha dato buca. Roberto è un uomo di poche parole ma di altrettanta sostanza. E che piede!: "Sei pronto per partire?" Certo che sì, premo il tasto start sulla razza verticale del volante e appare la scritta Ready sul quadro strumenti, quindi un tocco sul paddle destro, giù il pedale del gas e la XX si muove nel silenzio assoluto. Noooo, non ci siamo proprio! Per me non sentire il sound del V8 Ferrari è un po' come guidare in pista indossando gli scarponi da sci: impossibile. Quindi faccio un attimo mente locale, sfioro il comando touch sulla razza sinistra del volante e il V8 mi dà il benvenuto, catturando totalmente la mia attenzione al primo affondo del gas, quando i condotti realizzati per portare in abitacolo il sound di aspirazione e scarico iniziano a sortire i primi benefici effetti. Certo, sarebbe bello sentire urlare questo motore come si deve anche all'esterno, ma ormai è diventato un miraggio; evito per decenza di riportare le mie imprecazioni nei confronti di Greta Thumberg e di tutti i giovani paladini della salvezza del pianeta, gli stessi che passano ore collegati a internet facendo fare i lavori straordinari a giganteschi server che inquinano molto di più di auto che, se tutto va bene, vengono utilizzate una volta alla settimana. Ma andiamo oltre.

Straordinaria la potenza frenante, sfruttata fino al limite del bloccaggio grazie all'ABS EVO, che elabora al meglio le informazioni del sensore 6D

Dettagli in fibra di carbonio, Alcantara, sedili e cinture racing. E quei pannelli in metallo al posto della moquette che ricordano tanto la 360 Challenge Stradale...

Una progressione che ti toglie il fiato

I primi giri servono per prendere confidenza con questa hypercar sotto mentite spoglie, ma apprezzo subito una facilità di guida che mi fa sentire immediatamente a mio agio, anche se in uscita dalle curve, quando metto giù tutto il gas, mi rendo conto che la progressione è di quelle che ti tolgono il fiato: le ruote sembrano voler stracciare l'asfalto, ma la trazione è incredibile, con la macchina che fa tantissima strada in un amen. Poi non fai in tempo a toccare il paddle destro che la marcia è già innestata, e questo inebriante processo avviene con una grinta a memoria ben diversa rispetto alla SF90 Stradale. Roberto aumenta il ritmo, inizio a "pestare" sul pedale del freno in staccata per rendermi conto di essere arrivato "corto" nella maggior parte dei casi, mentre accelero sempre prima e con più decisione in uscita di curva, con la XX che non fa neanche una piega; incredibile! Mi sembra di andare fortissimo, la sensazione è di essere un pilota mancato, ma Roberto stronca sul nascere il mio ingiustificato entusiasmo: "Ok, adesso facciamo un giro di raffreddamento, poi al prossimo turno alzeremo un po' il ritmo". Sigh!

La guida pulita la rende precisa e affilata come un bisturi,
ma quando si cerca il sovrasterzo, la XX non si tira certo indietro

In Qualify si apre un altro mondo

Scendo dall'auto un po' intontito ma fresco come una rosa nella convinzione che sia tutto facilissimo, ma non ho neanche il tempo di ripensare a ciò che è accaduto che scatta l'ora del secondo stint. Questa volta sono più preparato, quindi parto già in Race per evitare la marcia a 0 emissioni, meno 10 emozioni. Roberto mi informa che ora le gomme sono le Sport Cup 2 R, quindi bisogna scaldarle bene, operazione che mi invita a fare seguendolo come un cagnolino al guinzaglio in una serie di zig zag in stile F1. Non facciamo in tempo a completare il giro che il mio compagno di giochi inizia ad allungare senza pietà, e io dietro, nel tentativo di emulare le gesta di un collaudatore che quel tracciato lo conosce come le sue tasche, non parliamo poi della macchina. Per mia fortuna, a metà rettilineo principale bisogna rilasciare il gas per rispettare le normative sulle emissioni sonore della pista, quindi questa procedura consente ai "furbetti" come me di rubare qualche decimo di secondo alla successiva riapertura del gas in modo da cercare in qualche maniera di recuperare il gap accumulato. Ma non basta, quindi, per non fare una figuraccia sono costretto a "violentarmi" mentalmente ritardando la staccata oltre i miei riferimenti usuali per poi rendermi conto di aver finalmente portato la frenata fin dentro la curva, trucchetto concesso dal nuovo ABS EVO che ti lascia giocare di più rispetto a quello della SF90 normale. Con questi pneumatici l'auto sembra incollata a terra, ma la sagoma della XX di Roberto, che tra l'altro mi ha appena comunicato di attivare la modalità Qualify, piano piano sembra ancora una volta allontanarsi giro dopo giro. Che spettacolo sentir lavorare l'e-boost, una strategia che ti fornisce una spinta supplementare da parte dei motori elettrici, una sorta di mano invisibile per agevolarti sul dritto e che si sente parecchio finché la batteria è ben carica. Ci sto prendendo davvero gusto, accelerando sempre prima, con più decisione, finché in uscita emerge un sovrasterzo che non mi obbliga a tirar su il piede dal gas, visto che la gestione mirata dei motori elettrici anteriori consente di uscire in leggero sovrasterzo senza perdere tempo: Wow! Dimenticavo, nel frattempo ho spostato il Manettino in CT OFF, proprio come ha fatto Raffaele De Simone quando ha segnato il nuovo record, peraltro certificato.

La telemetria non mente

Anche questo turno è giunto al termine e, una volta arrivato ai box, i tecnici scaricano i dati della telemetria per vedere come me la sono cavata e soprattutto per fornirmi qualche consiglio per migliorare le performance. Neanche fossi un pilota vero! La tensione in attesa dell'inesorabile verdetto del responsabile della telemetria evoca i tempi della scuola, rispetto ai quali però, l'esito finale è decisamente migliore. Certo, le mie curve, confrontate con quelle del best lap, sono costantemente sotto, ma neanche troppo, e l'uso dello sterzo, i punti di staccata e la pressione sul pedale del freno sono pressoché coincidenti. Cambiano evidentemente le velocità rilevate nei punti chiave e l'uso del pedale gel gas, ma se così non fosse, invece di essere qui a pigiare sulla tastiera del PC, starei collaudando un nuovo prototipo. Spero non totalmente elettrico, anche se prima o poi dovrò giocoforza capitolare, accettando mio malgrado questa triste e inesorabile realtà. Speriamo solo che questo brutto sogno si avveri il più tardi possibile, nel frattempo attendo con impazienza l'ultimo turno, con l'obiettivo di migliorare la mia prestazione affrontando in terza il tornantino, perché con tutta la coppia sprigionata ai bassi regimi dall'accoppiata motore termico ed elettrici, scalare fino alla seconda non porta alcun beneficio, anzi, fa intervenire l'elettronica perdendo preziosi decimi di secondo. A

Basta attivare la modalità Qualify per sfruttare la funzione e-boost, che amplifica la spinta dei motori elettrici nei tratti rettilinei della pista

YOUNGTIMER

MINI COOPER S JOHN COOPER WORKS GP

La prima volta non si scorda mai

Quella del 2006, oltre a essere la prima, è la più rappresentativa della serie GP, con il suo look esasperato, i due soli posti e il compressore volumetrico che "mugola" mentre il differenziale autobloccante mette a terra i 218 CV del 4 cilindri di 1,6 litri

di Fabio Suvero – foto di Thomas Maccabelli

Non ha ancora compiuto il ventesimo anniversario, eppure la Mini GP R53 è già un'instant classic, o meglio, lo era già qualche anno fa considerando la sua produzione limitata in 2.000 esemplari, di cui solo 200 destinati al mercato italiano. Poi è stata la prima di tre fortunate serie, nonché la più audace per aver avuto il coraggio di presentarsi al pubblico con quell'ala posteriore quasi sfacciata e senza i sedili posteriori, una scelta estrema che solo i cultori della guida intesa nel senso più duro e puro del termine avrebbero potuto comprendere fino in fondo. Ma andiamo con ordine, perché farsi prendere dalla foga riparlando di questo oggetto del desiderio è più facile che non tentare di raccontarla seguendo un filo logico.

Cerchi da 18 pollici e freni maggiorati

Per scaricare a terra i 250 Nm di coppia sviluppati a 4.500 giri, il differenziale è autobloccante di tipo meccanico, mentre l'assetto è più rigido, ribassato di 10 mm rispetto a quello del modello di derivazione e associato a bracci longitudinali delle sospensioni posteriori in alluminio. Dischi dei freni maggiorati da 16 pollici di diametro con pinze rosse e cerchi forgiati da 18 pollici completano la meccanica di una compatta accreditata di 6,5 secondi per scattare da 0 a 100 km/h e di una velocità massima di 240 km/h.

Nella parte bassa del muso è stato aggiunto un "labbro" per aumentare la deportanza, ma vogliamo parlare dell'enorme ala posteriore?

In alto, da sinistra in senso orario, gli specchietti con i gusci rossi, i cerchi da 18 pollici e le pinze rosse specifiche per la GP e l'enorme spoiler posteriore con ala in fibra di carbonio. Il terminale di scarico centrale e sdoppiato è firmato John Cooper Works, mentre la presa d'aria al centro del cofano si differenzia da quella della Cooper S per la scritta GP. La targhetta in metallo in corrispondenza dell'intercooler ribadisce la presenza del kit John Cooper Works.

Kit John Cooper Works

Sotto il cofano, che si fa subito notare per la scritta GP all'ingresso della presa d'aria per raffreddare l'intercooler, si trova il 4 cilindri di 1,6 litri sovralimentato con compressore volumetrico. Ma la potenza è ulteriormente cresciuta rispetto ai 200 CV del primo kit John Cooper Works fino ad arrivare a quota 218 CV, con le principali modifiche che riguardano l'introduzione di una valvola a farfalla sull'air box che si apre oltre i 4.500 giri per aumentare la portata d'aria, oltre alla diversa gestione della centralina elettronica e agli iniettori capaci di una maggiore portata. Cambia anche il compressore volumetrico rispetto a quello montato sulla versione da 170 CV, che raggiunge una maggiore pressione di sovralimentazione, mentre è stata modificata anche la testata. Le candele sono a 4 punte e l'impianto di scarico è più libero.

CARTA D'IDENTITÀ

Anni di produzione
2006 - 2007

Motore
4 cilindri in linea, 1.598 cc, 218 CV

Prestazioni
0-100 km in 6,5", vel. max 240 km/h

Prezzo al lancio
34.000 euro

Valore attuale
25.000/35.000 euro

I tratti distintivi dell'abitacolo? Mancano i sedili posteriori, ma compare una bellissima barra per aumentare la rigidità della scocca

Dall'alto, la pedaliera in alluminio con inserti antiscivolo è un chiaro invito al punta-tacco. Una piccola pecca dei sedili Recaro è la regolazione a scatti degli schienali, anche se la conformazione avvolgente degli stessi li rende ideali per la guida sportiva. Il bagagliaio è molto ampio, ma il fascino della barra di irrigidimento che collega i duomi delle sospensioni posteriori è unico. Non mancano un piccolo pozzetto e la serratura per la disattivazione dell'air bag per il passeggero.

Sedili Recaro rivestiti in pelle

Fa un certo effetto vedere che dietro i sedili anteriori Recaro rivestiti in pelle e con cuciture rosse non c'è nulla, visto che la panchetta posteriore è stata eliminata in nome del contenimento del peso (-40 kg rispetto alla versione standard) e, più o meno a metà del vano di carico, è stata aggiunta una barra che unisce i duomi delle sospensioni per aumentare la rigidità della scocca. Ma fa altrettanto specie notare che un'auto così estrema non abbia rinunciato a una serie di accessori come cruise control, riscaldamento dei sedili, impianto audio Bose e alzacristalli/specchietti elettrici. In compenso il climatizzatore manuale era un optional senza sovrapprezzo, esattamente come il sistema elettronico di controllo della stabilità DSC. Il tutto per un prezzo di 34.000 euro, quando la John Cooper Works era offerta a 28.900 euro.

Automobilismo pubblicò la prova della Mini GP a ottobre del 2006, ed è sufficiente leggere subito la pagella finale per comprendere che dal punto di vista dinamico la più potente delle Mini prodotte fino ad allora aveva fatto centro. I voti più bassi riguardano infatti comfort e prezzo, aspetti assolutamente marginali per l'utente tipo di un'auto di questo tipo, anche se il punteggio di 7,5 su 10 relativo alla velocità massima è un po' meno scontato, pur se giustificato dal dato rilevato di 229,7 km/h a fronte dei 240 km/h dichiarati ottimisticamente dalla Casa. Ma anche in questo caso nulla di trascendentale, perché l'obiettivo della GP è quello di far scorrere l'adrenalina sui tracciati più guidati, non certo di giocarsela con le sportive più accreditate sulle Autobahn tedesche. Come conferma l'autore dell'articolo scrivendo: "Le migliori carte la GP le gioca sui tracciati misti, dove l'abbinamento tra assetto sportivo e ruote da 18" esalta il comportamento della compatta anglo-tedesca. Rapidissima in inserimento di curva, anche in virtù del rapporto molto diretto dello sterzo, bilanciata una volta raggiunto l'appoggio e aiutata dal differenziale autobloccante nel trasmettere a terra la potenza in uscita di curva, la Mini aggredisce i tracciati misti con una foga entusiasmante man mano che si aumenta il ritmo. Fino al punto in cui il sottosterzo diviene più marcato, anche se la tendenza del retrotreno ad alleggerirsi in frenata può essere sfruttata per sopperire a questo limite in inserimento. La tendenza del muso a chiudere la

traiettoria nei trasferimenti di carico richiede però attenzione sul veloce, dove è consigliabile manovrare con parsimonia sterzo e gas, ma soprattutto i freni, per non provocare reazioni che potrebbero mettere a disagio i guidatori meno avvezzi alla guida sportiva". Insomma, l'anima racing di questo modello emerge in modo chiaro nella prova, a maggior ragione rileggendo le ultime battute dell'articolo: "La taratura molto rigida delle sospensioni rende la guida critica sullo sconnesso, mentre l'impianto di scarico sportivo e la riduzione dei materiali fonoassorbenti si fanno sentire in autostrada, ma senza mai raggiungere livelli fastidiosi". **A**

L'inserimento in traiettoria è rapidissimo, poi ci pensa l'autobloccante a trasmettere a terra i 250 Nm di coppia in uscita di curva.

PRESTAZIONI RILEVATE

Potenza massima al motore
211,3 CV a 6.930 giri

Potenza massima alle ruote
167 CV a a 6.930 giri

Coppia massima al motore
25,1 kgm a 4.500 giri

Accelerazione 0-100 km/h
6,58 secondi

Accelerazione 0-400 metri
14,44 secondi

Velocità d'uscita
156,9 km/h

Accelerazione 0-1.000 metri
26,91 secondi

Velocità massima
229,7 km/h

Peso in ordine di marcia
1.192,2 kg

Automobilismo ottobre 2006

Sotto il vestito, tutto

Il look richiama quello dell'Alfa Romeo Giulia degli anni Sessanta, ma sotto l'evocativa carrozzeria in fibra di carbonio c'è la meccanica della Giulia Quadrifoglio, con tanto di cambio manuale

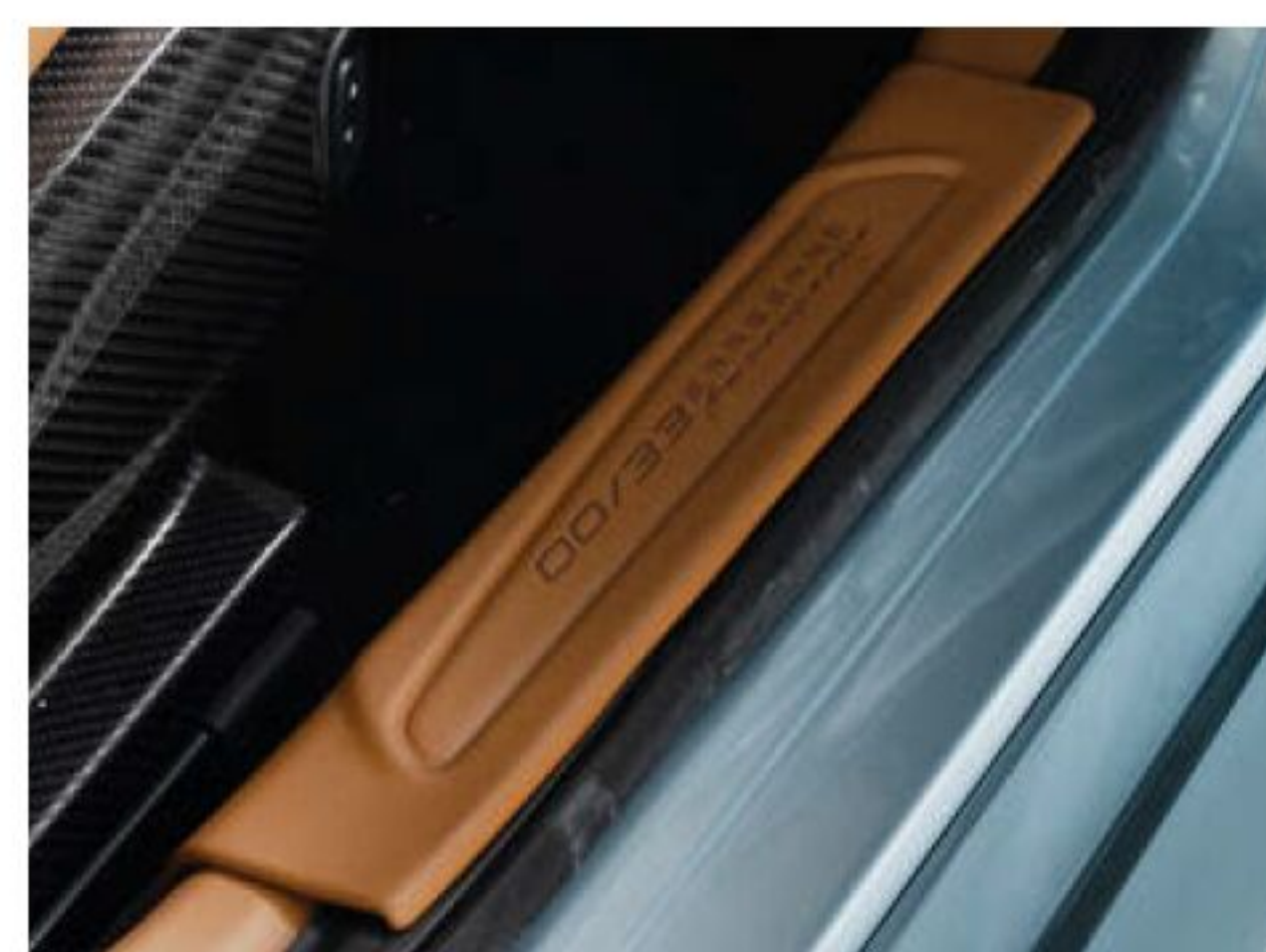
PERSONALIZZAZIONI

RETROMOD

ERREERRE **FUORISERIE**

Spesso parliamo di auto velocissime, super tecnologiche, elettriche e non, auto lussuose che guidano da sole e che sono in grado di salire in cima al monte Everest. Sotto i riflettori ci sono questi oggetti meravigliosi a cui però spesso manca una vera anima, quella parte a cui non interessano i numeri che sono il frutto di complicatissimi studi ingegneristici. In questo universo, che sta attraversando un grande e profondo cambiamento energetico e non solo, esistono davvero poche vetture in grado di emozionare chi le guarda. Sono sempre più rari i modelli capaci di mettere tutti d'accordo grazie al loro intramontabile fascino. Forse perché siamo italiani, o semplicemente perché alcune delle "nostre" auto sono diventate delle vere e proprie icone del mondo dell'auto e ancora oggi molti provano ad imitarle. Tante parole che possono essere riassunte in una sola, anzi due: Alfa Romeo. Ma quando si parla di una Giulia Fuoriserie firmata dalla torinese ErreErre, l'asticella punta molto, ma molto, in alto. Si tratta di un esemplare che esprime al meglio un'evoluzione del concetto di restomod, definito appunto retromod e che nasce con l'intenzione di riportare a circolare sulle strade alcuni dei pezzi di storia dell'auto, ormai fuori produzione da decenni. Recentemente la Casa del Biscione ha presentato la 33 Stradale, basata sulla meccanica della Maserati MC20, che ha fatto in qualche modo tornare in vita la mitica 33 Stradale degli anni 60.

Il muso richiama la Giulia degli anni Sessanta, con l’aggiunta di ampie prese d’aria per raffreddare la sofisticata meccanica

L'abitacolo è lo stesso della Giulia Quadrifoglio moderna: cambiano solo materiali e accostamenti cromatici. Notare la leva della trasmissione manuale di questo esemplare...

Stile rétro e fascino moderno

Oggi parliamo invece di una Giulia che richiama la vecchia, e mitica, Giulia Super, un'auto che ha scritto alcune importanti pagine di storia e che ha fatto viaggiare milioni di italiani tra gli anni 60 e 70. Sotto la carrozzeria in fibra di carbonio è nascosta però una moderna Giulia Quadrifoglio che non ha subito modifiche strutturali per quanto riguarda il telaio. Davvero caratteristico il design del frontale, caratterizzato da 4 fari circolari, decisamente old school, separati dal caratteristico scudetto Alfa Romeo. Anche il posteriore è un chiaro richiamo al passato grazie alla coda tronca che ospita i fari di forma rettangolare. Impossibile poi non notare l'impianto di scarico firmato Capristo, caratterizzato da due enormi terminali centrali che hanno preso il posto dei 4 classici laterali della Quadrifoglio di serie. I grandi cerchi in lega da 19 pollici ripropongono invece il caratteristico disegno del modello storico. Si tratta di un piccolo dettaglio che fa la differenza: non sarebbe stata la scelta giusta stravolgere uno stile che, per i veri appassionati, è assolutamente caratterizzante ed imprescindibile quando si parla di Giulia. Gli interni della ErreErre Fuoriserie riprendono invece il layout di quelli della Giulia dei giorni nostri, ma sono stati completamente rivisti con materiali più pregiati; in questo esemplare con pelle marrone e Alcantara grigia.

Coda tronca e gruppi ottici rettangolari al posteriore, ma anche un grintosissimo terminale di scarico centrale firmato Capristo

Con il cambio manuale il divertimento è assicurato, ma...

A livello di meccanica, la Giulia ErreErre Fuoriserie è mossa dal motore 2.9 V6 biturbo della Quadrifoglio che, grazie a piccoli interventi di elettronica, in aggiunta allo scarico modificato, raggiunge la ragguardevole potenza di 562 CV e 680 Nm. Ciliegina sulla torta è invece il cambio manuale dell'esemplare ritratto nelle foto. Con la trazione posteriore, una meccanica raffinita, una grande riserva di potenza e una "rarissima" leva del cambio, quest'auto si candida ad essere assolutamente divertente da guidare. Non abbiamo avuto modo di provarla, ma le sospensioni Bilstein B16 tarate su misura per la ErreErre Fuoriserie promettono una guida appagante e goduriosa. Se volete parcheggiare nel vostro garage questa bellissima restomod, dovrete firmare un assegno di 400.000 euro + IVA, una cifra comprensiva anche dell'auto donatrice. L'atelier torinese impiegherà circa 6 mesi per confezionarvi la vostra Fuoriserie, in tutti i sensi. Oggi la nuova generazione di Giulia Quadrifoglio è disponibile solo con il cambio automatico ZF a otto rapporti, quindi gli esemplari manuali sono reperibili solo nel mercato dell'usato. A

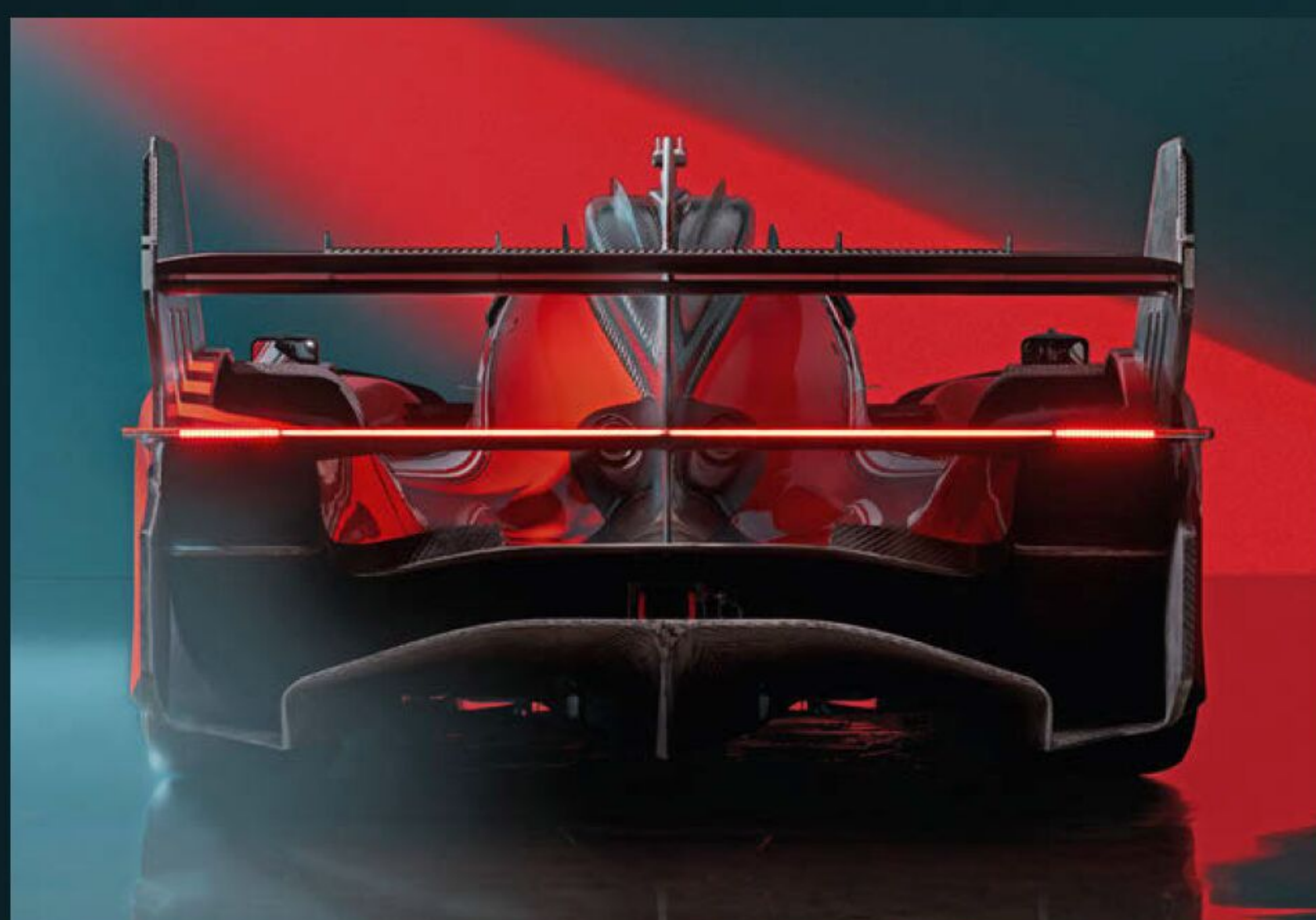
In bella mostra il quadrifoglio sul parafango anteriore, mentre il taglio del montante posteriore riprende in modo molto evidente l'andamento della prima Giulia.

La progettazione e la fattibilità tecnica della Fuoriserie hanno richiesto più di 5.000 ore di lavoro, mantenendo invariata la cellula di sicurezza

SPORT

FERRARI 499P MODIFICATA

La Casa di Maranello ha presentato la 499P Modificata, derivata dal modello che ha vinto a Le Mans, ma destinata a facoltosi gentlemen drivers che non la utilizzeranno in gara. Il prezzo? Circa 5 milioni di euro (tasse escluse)

Potrebbe sembrare paradossale, ma la 499P Modificata, destinata a facoltosi gentlemen drivers che la useranno solo in pista ma non per le competizioni, è più potente dell'auto da cui deriva, nonché la vincitrice dell'ultima 24Ore di Le Mans, dato che non deve sottostare ai vincoli del BOP (Balance Of Performance) imposti dal regolamento del FIA WEC. Il V6 derivato da quello montato sulla 296 GT3 è stato sottoposto a una completa rivisitazione da parte degli ingegneri Ferrari e lavora in sintonia con il sistema ERS – Energy Recovery System – capace di una potenza massima di 200 kW (272 CV) e composto da un motore elettrico dotato di differenziale, la cui batteria si ricarica nelle fasi di decelerazione e frenata. Il pacco batterie con tensione nominale di 800V beneficia invece dell'esperienza maturata in Formula 1. Il motopropulsore è accoppiato a un cambio sequenziale a sette rapporti, proprio come per il modello da corsa. Rispetto al quale, l'asse anteriore, sui cui lavora il motore elettrico per avere la trazione integrale, è attivo già da bassa velocità e non a partire da 190 km/h come previsto dal regolamento, ma c'è un altro particolare che cambia rispetto all'auto di Le Mans oltre ai pneumatici sviluppati appositamente da Pirelli per questo modello, e si chiama "Push to Pass", una funzione che assicura 120 kW di potenza aggiuntiva per arrivare appunto al picco di 870 CV rispetto ai 707 CV nominali. Il sistema si attiva tramite un tasto sul retro del volante; il surplus di potenza viene rilasciato solo quando l'acceleratore è a fondo corsa e per una durata non superiore a 7 secondi per ogni attivazione. Il sistema si disattiva automaticamente al di sotto di una determinata soglia di carica per poi riattivarsi quando la batteria torna sufficientemente carica grazie al recupero di energia.

Setup meno estremo

Il setup meccanico (molle e ammortizzatori laterali e centrali, barre antirollio) è stato studiato per massimizzare il divertimento di guida e garantire un comportamento prevedibile in ogni condizione, alla stessa stregua delle mappe motore e quelle relative alla guidabilità, sviluppate per facilitare la gestione della coppia motrice al limite di aderenza, con l'aggiunta di una specifica logica di assistenza alla partenza. A partire dal 2024 l'offerta del dipartimento Corse Clienti si arricchirà con il programma "Sport Prototipi Clienti", con il quale i proprietari della 499P Modificata potranno contare sull'assistenza completa di Ferrari per quanto riguarda la manutenzione della vettura e il supporto – tecnico e logistico – per l'utilizzo in pista in eventi dedicati.

Un comando dietro il volante attiva la strategia Push To Pass per disporre di 163 CV supplementari per un breve lasso di tempo

SPECIALE EICMA 2023

DUCATI **HYPERMOTARD 698 MONO**

Nella storia recente del Marchio, molto raramente il nome Ducati è stato abbinato all'idea di motore monocilindrico. L'ultima volta è stata in occasione della Supermono, costruita nel corso degli anni Novanta. Oggi cambia tutto. Quasi in concomitanza con l'annuncio della nuova avventura nel mondo del cross, che giocoforza prevederà l'impiego di una monocilindrica, Borgo Panigale presenta la Hypermotard 698 Mono, una supermotard stradale realizzata da zero, equipaggiata appunto con un motore monocilindrico. Quest'ultimo si chiama Superquadro Mono ed è in parte derivato dal bicilindrico Superquadro che spingeva la Panigale 1299. È un motore molto "spinto" e fedele al 100% al DNA racing di Ducati. È alimentato attraverso corpo farfallato ride by wire ellittico, ha distribuzione a doppio albero a camme in testa con comando valvole desmodromico, valvole di aspirazione in titanio, alesaggio di 116 mm, corsa di 62,4 mm (cilindrata di 659 cc), frizione antisaltellamento, cambio a 6 marce. Esprime 77,5 CV a 9.750

CFMOTO **MT450**

Il numero delle 500 bicilindriche in linea da enduro è in continuo aumento, e sono praticamente tutte cinesi. Ogni Eicma che passa ce ne sono sempre di più (e arriverà anche un'Aprilia Tuareg 457?) e alcune hanno un'indole parecchio fuoristradistica, come questa CFMOTO il cui motore da 449,5 cc potrebbe essere quello delle tanto chiacchierate quanto mai viste KTM 490. Qualche dato: potenza 44 CV a 8.500 giri/min, coppia 44 Nm a 6.250 giri/min, ABS escludibile anche solo dietro e controllo di trazione firmati Bosch, freni J.Juan con anteriore singolo da 320 mm con pinza a 4 pistoncini e posteriore da 240 mm a un pistoncino, corsa delle sospensioni 200 mm per ruota, luce a terra 220 mm, capacità serbatoio 17,5 l, peso dichiarato 175 kg senza benzina, strumentazione TFT da 5". Ci sconcerta la misura delle gomme: con cerchi da 21"-18" e misure da 90/90 e 140/70, rischiava di essere l'unica bicilindrica omologata per pneumatici anche da enduro spinto. Ma questi si trovano da 140/80. 140/70 è una misura senza senso...

HONDA **CB1000 HORNET**

Spinta da un quattro in linea di 999 cc di derivazione Fireblade 2017-2019, la nuova arrivata si pone a cavallo tra le nude di media e di grande cilindrata, più vicina alle prime. La Casa per ora la considera un prototipo in avanzato stato di sviluppo, per cui si conoscono pochi dati. Sarà in vendita in tre colori (rosso, grigio, bianco) e ha circa 150 CV e 100 Nm. Dispone di frizione antisaltellamento e corpi farfallati ride by wire, e ha varie mappature di erogazione e controllo di trazione. Il display è TFT, da 5", con connettività bluetooth. L'impianto luci è full LED. Il telaio è a doppia trave, in acciaio, mentre il forcellone è in alluminio e aziona il "mono" attraverso un leveraggio. Le sospensioni sono Showa regolabili. I dischi anteriori misurano 310 mm e sono abbinati a pinze Nissin ad attacco radiale. Le gomme di primo equipaggiamento sono Bridgestone S22 con misure di 120/70 e 180/55. Tra le altre cose è ignoto, per ora, il peso.

MOTO MORINI **CORSARO**

In un panorama quasi universalmente indirizzato su propulsori in linea (che vengono scelti perché offrono vari vantaggi sia in termini costruttivi sia di gestione del calore), la nuova naked Morini sfoggia un bicilindrico a V di 90°, progettato in Italia e correttamente lasciato in bella vista. E la configurazione non è la sua sola caratteristica rilevante. L'albero motore controrotante riduce la tendenza a impennare e va a vantaggio della maneggevolezza, e il carter "secco" fa sì che il basamento sia molto compatto. Quello che dichiara la Casa è che si tratta di un motore superquadro (alesaggio e corsa valgono, rispettivamente, 90 e 58,9 mm) con potenza massima di 96 CV, depotenziato a 48 CV nella versione della Corsaro guidabile con patente A2. Il telaio è misto, con una parte frontale in alluminio abbinata nella zona posteriore a un traliccio di tubi in acciaio. Le sospensioni sono regolabili, mentre il doppio disco anteriore di 320 mm di diametro è abbinato a pinze "radiali" Brembo M50.

MV AGUSTA **LXP ORIOLI**

In MV Agusta parlano di Upper Premium e di "la prima moto all-terrain di lusso al Mondo": si tratta di un'edizione limitata a 500 esemplari. In seguito arriverà la versione base. Il motore è una variazione sul tema del tre cilindri in linea con albero motore controrotante, ottimizzata per la guida in fuoristrada (per esempio, l'80% della coppia massima è disponibile a soli 3.000 giri). La cubatura è di 931 cc, il peso di appena 57 kg. Vengono dichiarati 124 CV a 10.000 giri/min e 102 Nm a 7.000 giri/min. L'elettronica si basa su una piattaforma inerziale a 6 assi, 4 mappe motore, 9 livelli di controllo trazione (2 per il fuoristrada), 2 livelli di freno motore. ABS cornering con pinze Brembo Stilema. Telaio in alluminio, cerchi 21"-18", sospensioni Sachs per 210 mm di corsa su entrambe le ruote e 230 mm di luce a terra. L'allestimento Orioli comprende, oltre alla firma e alle targhette dedicate, anche le protezioni, lo scarico in titanio, una cassa di legno con telo coprimoto e le borse laterali in alluminio da 39+32 l.

SUZUKI **V-STROM 800SE**

Era prevedibile che arrivasse una sorella più stradale della DE. Non prende il posto della V-Strom 650, perché è più cara e potente: appartiene a una categoria superiore. Rispetto alla DE cambiano i cerchi (a razze, con l'anteriore da 19"), i freni (dischi tondi e pinze radiali), il plexiglass (più protettivo), la corsa delle sospensioni (da 220 a 150 mm), l'altezza sella (da 855 a 825), la luce a terra (da 220 a 185 mm) e il peso dichiarato in ordine di marcia (da 230 a 223 kg). Anche la geometria è più stradale, con lo sterzo che passa da 28° a 26°, l'avancorsa che passa da 114 a 124 mm e l'interasse che scende da 1.570 a 1.515 mm.

TRIUMPH **TIGER 900**

Tredici CV in più sono tanti: il tricilindrico inglese vanta nuovi pistoni, un rapporto di compressione di 13:1, diversi alberi a camme, valvole di aspirazione più grandi, un impianto di scarico più leggero e cornetti di aspirazione più lunghi di 15 mm. Tutto ciò comporterebbe un aumento della potenza max da 95 CV a 8.750 giri a 108 CV a 9.500 giri e la coppia max da 87 Nm a 7.250 giri a 90 Nm a 6.850. Le differenze tra vecchio e nuovo inizierebbero dopo i 6.000 giri. L'estetica è leggermente diversa nella zona anteriore e c'è una nuova colorazione grigio-rosso. Il serbatoio tiene sempre 20 l, ma i consumi dovrebbero essere diminuiti del 9%. La strumentazione è sempre da 7", ma adesso è quadrata ed ha una grafica inedita. Consente di gestire le telefonate, di ascoltare la musica e, finalmente, di navigare con la tecnologia turn-by-turn. A sinistra si trova la presa USB-C, al posto della vecchia USB che però si trova sotto la sella. In più c'è la presa 12V. Le selle sono nuove, dovrebbero essere più confortevoli.

YAMAHA **XSR900 GP**

Derivata dalla XSR900 lanciata nel 2021, questa GP coniuga la tecnologia del telaio Deltabox e del motore CP3 tre cilindri di 890 cc da 121 CV con linee e colorazioni delle moto da corsa che hanno fatto la storia, come la 500 di Wayne Rainey. Il cupolino dalle forme tipiche degli Anni 80 è fissato al telaio da una struttura tubolare e al posto del largo manubrio della XSR900 qui troviamo due mezzi manubri, per una posizione di guida decisamente più sportiva. La piega dei manubri non è eccessivamente bassa e la sella è più imbottita per garantire un discreto comfort nell'utilizzo stradale. Le pedane sono regolabili su due altezze, il perno di sterzo è in alluminio e il telaio è stato irrigidito nella zona anteriore, per dare più precisione e stabilità. Dedicati alla guida sportiva anche la forcella KYB regolabile, il mono regolabile e la pompa radiale Brembo anteriore. Non mancano tre riding mode Rain, Street e Sport (più due personalizzabili), strumento TFT da 5", piattaforma inerziale e cambio elettronico bidirezionale.

TEST MOTOCICLISMO

SYM ADX 125

La scalata di SYM

Con il suo nuovo scooter crossover, la Casa di Taiwan realizza un prodotto che punta a tener testa alla migliore concorrenza. Confortevole e dal design ricercato, l'ADX si candida ad affrontare la jungla urbana senza temere gli sterrati di campagna. Il sottosella è un po' piccolo

Di Alberto Motti

L'ADV 125 è ben fatto e sfoggia una linea estremamente moderna ed elaborata. Ma la prima cosa che abbiamo notato nel breve test ride interamente urbano che abbiamo potuto effettuare, è l'efficacia della sospensione posteriore, in grado di gestire senza problemi il più ostico dei pavé. Tanto che cercando i tratti peggiori per confermarne la bontà, è emerso come sia solamente "normale" la forcella, che il pavé un po' lo soffre, trasmettendo vibrazioni al manubrio. Detto questo, in ambito urbano il crossover taiwanese si muove con grande disinvoltura: senza essere un fulmine di guerra si disimpegna con agilità in ogni situazione. Il motore è pronto e reattivo e ai semafori consente sempre di partire davanti al traffico, le vibrazioni sono ridotte e il sistema di start&stop di cui è dotato funziona molto bene, tanto che dopo pochi minuti non se nota più la presenza: il riavvio è immediato e silenzioso. Le gomme di sezione generosa trasmettono fiducia nei passaggi su rotaie del tram e sconnessioni e consentono buoni angoli di piega. La frenata è potente senza essere brusca, anche se l'ABS, di serie, tende a intervenire con una certa frequenza. Piacevole e completo, anche se non connesso, il cruscotto LED con sensore crepuscolare. Tra le caratteristiche premium dell'ADX anche il sistema di avviamento keyless, che controlla l'apertura del sottosella e del tappo del rifornimento. Il primo ospita un casco jet (e solo i più compatti) e qualche altro piccolo oggetto, mentre il serbatoio è davvero capace: 15 litri, come il TMAX di Yamaha, che però non è un 125. Per dire, l'X-ADV, che è un 750, si ferma a 13 litri. La sella è comoda e accogliente, anche se non è particolarmente bassa: 810 mm. Le pedane, separate da un massiccio tunnel, sono un po' risicate e la protezione aerodinamica è influenzata dal cupolino non particolarmente alto (ma ce ne sono due differenti in optional) e dalle linee spigolose ed elaborate dello scudo, che non proteggono completamente le gambe. In sintesi, per quello che abbiamo potuto constatare solo in città, un ottimo debutto in un segmento combattuto e in forte crescita. L'ADX è già disponibile al prezzo di 4.050 euro c.i.m. A

Piacevole e completo, anche se non connesso, il cruscotto a LED con sensore crepuscolare. Di serie il sistema di avviamento keyless

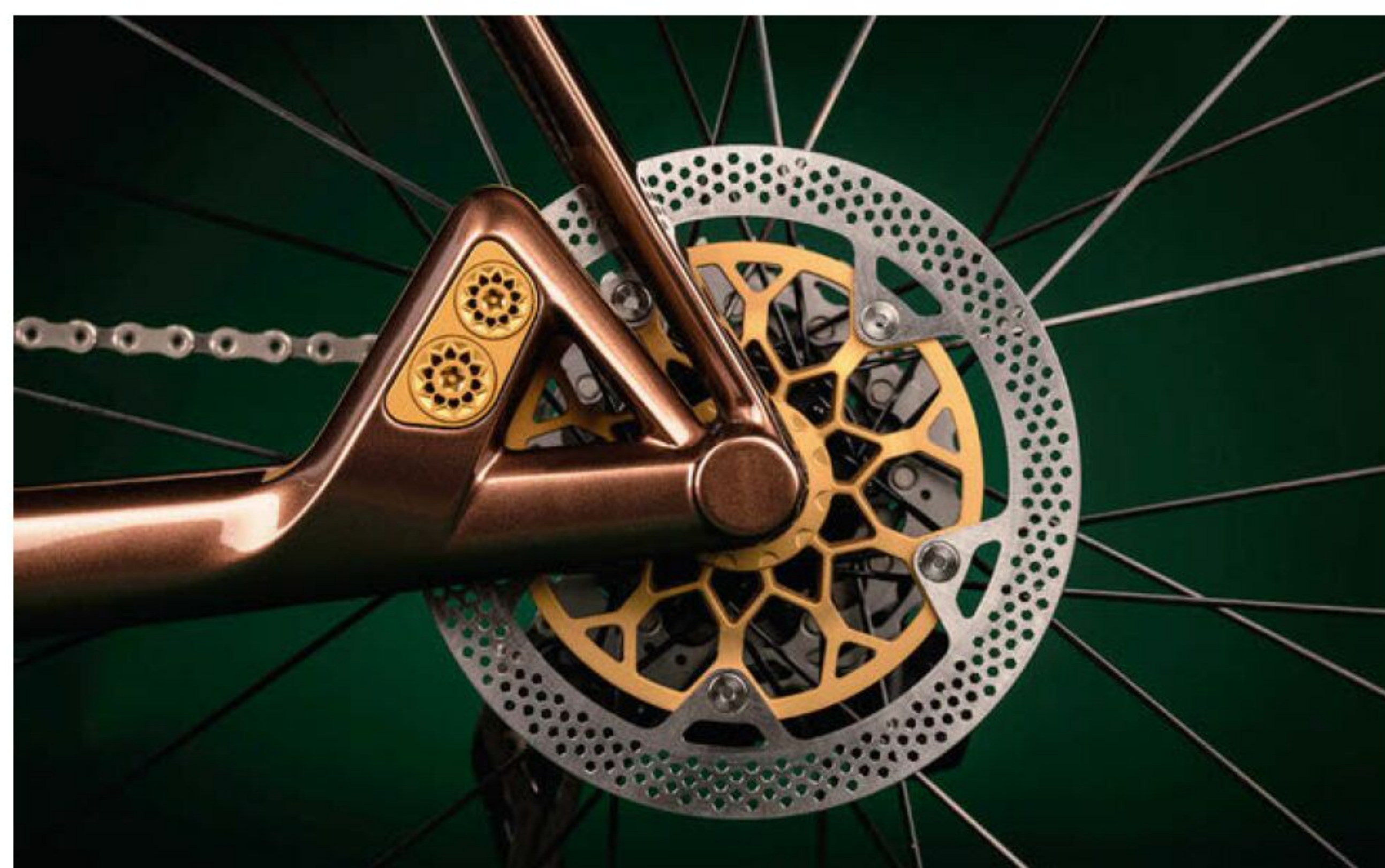
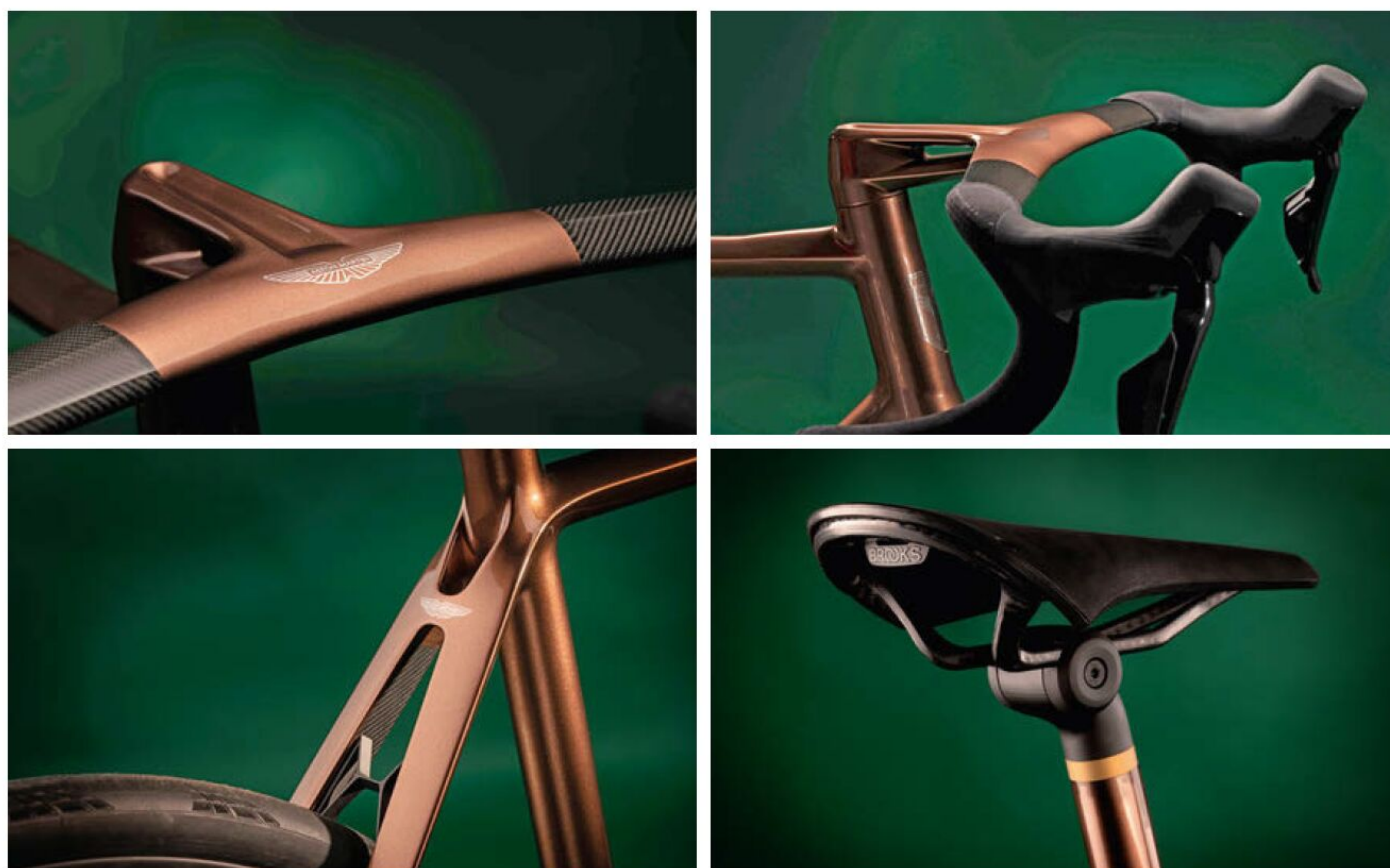
BIKE

LAVERACK ASTON MARTIN .1R

Pedalare con classe

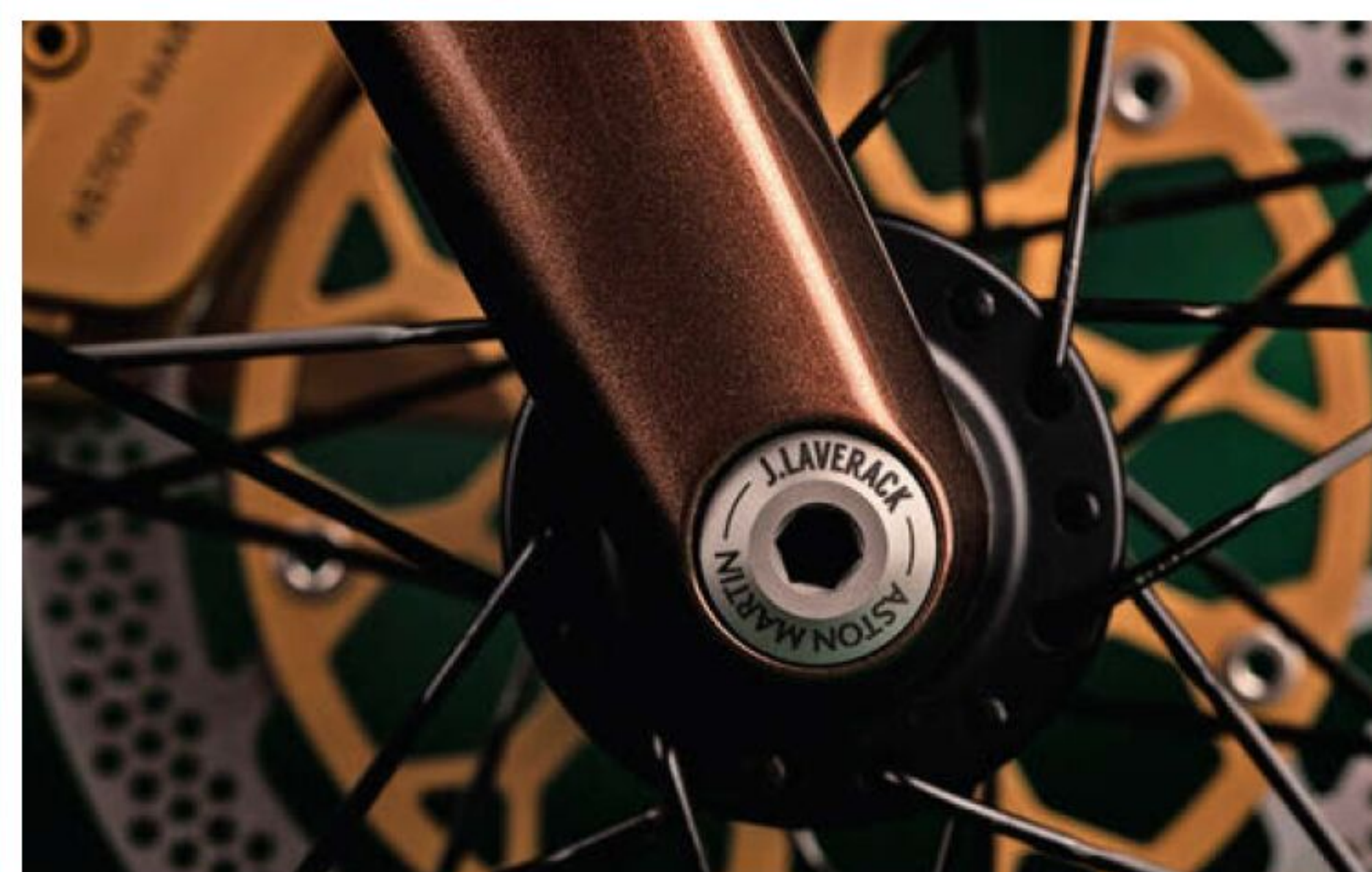
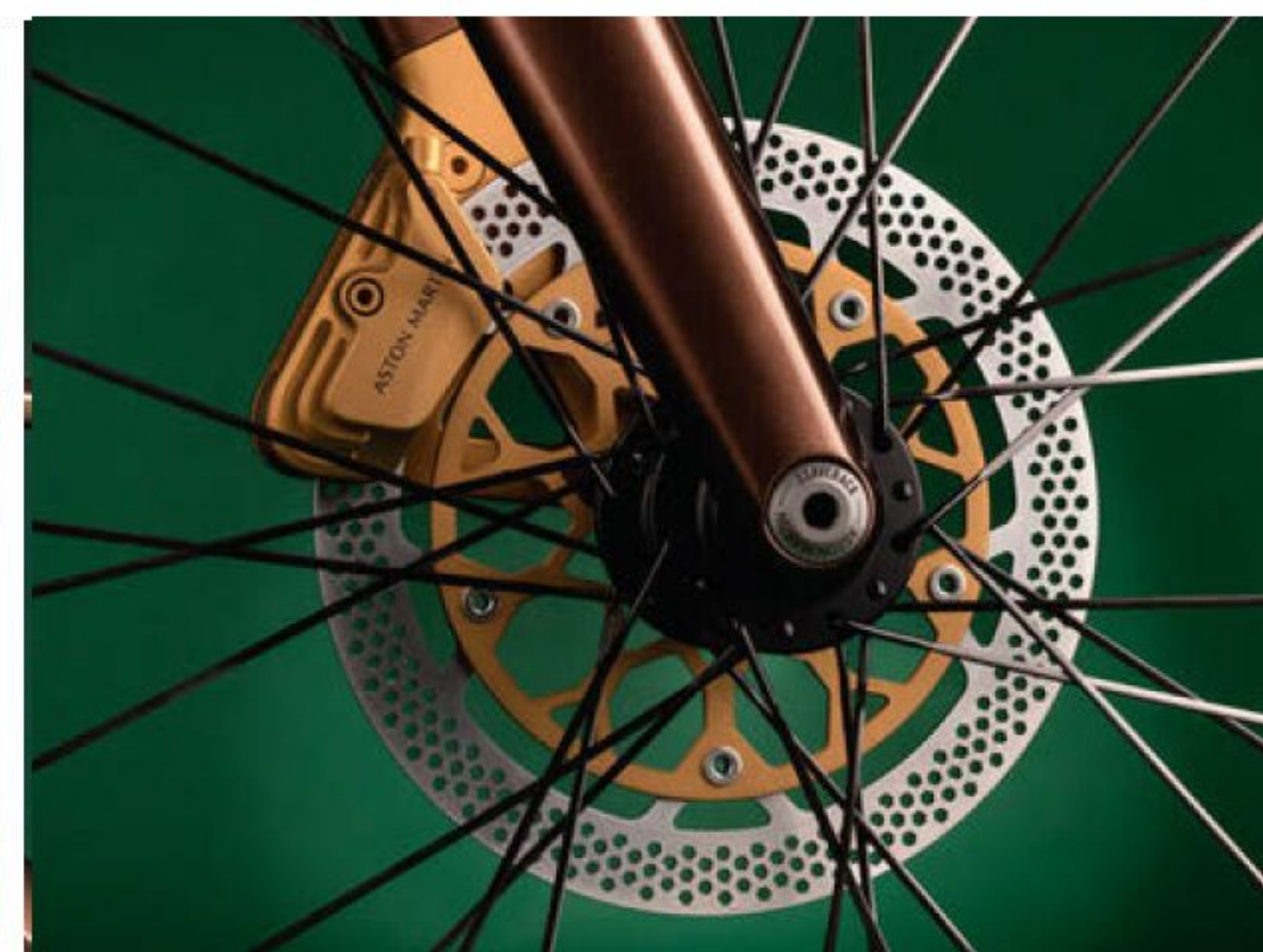
Due punti di riferimento dell'industria inglese hanno realizzato una delle bici più esclusive del mercato, ampiamente personalizzabile e caratterizzata da un design tanto innovativo quanto elegante e pulito

Titanio e fibra di carbonio

Dalla collaborazione tra Laverack, un punto di riferimento nel settore delle bici in titanio, e Aston Martin, è nato un prodotto davvero unico, caratterizzato da processi di progettazione e ingegnerizzazione assolutamente innovativi, oltre che da un design non alterato dalla presenza di bulloni a vista e definito da una cura maniacale per i dettagli. La struttura è formata da elementi in titanio stampati in 3D e parti tubolari in fibra di carbonio, con l'obiettivo di realizzare un telaio sì altamente resistente e confortevole, ma anche altrettanto bello da vedere.

Pulizia esemplare

Come accennato, la cura maniacale per i dettagli emerge dall'assenza di componenti meccanici visibili per il fissaggio della sella e del manubrio, ma non è tutto: le pinze dei freni a disco integrate nella struttura della bici hanno consentito di nascondere alla vista i cavi o i tubi flessibili di azionamento. L'unione tra l'estro dei migliori designer nel settore delle supercar e hypercar e i vertici dell'ingegneria nel campo delle bici stradali ha consentito di realizzare un oggetto unico nell'intero panorama del ciclismo, anche grazie alla possibilità riservata ai clienti di raggiungere la sede di Aston Martin a Gaydon per valutare come personalizzare e rendere ancora più esclusiva la propria .1R.

Personalizzazioni per tutti i gusti

Sarà possibile scegliere le stesse tinte e le medesime finiture delle Aston Martin, dando così la possibilità di realizzare una linea di continuità tra auto e bici sicuramente apprezzata dall'utente tipo di questa vera e propria opera d'arte su due ruote. Utilizzando il configuratore online di Aston Martin, sarà inoltre possibile scegliere sella e rivestimento del manubrio, oltre al colore dei tubi, dei naselli, delle forcelle, dell'attacco manubrio e del reggisella. Volendo si può optare anche per la fibra di carbonio a vista, mentre lo speciale rivestimento ceramico delle coperture del movimento centrale, delle pinze dei freni e della zona centrale dei dischi dei freni può essere messo in risalto scegliendo la tinta bronzo in alternativa a quella più discreta nera.

Il telaio, realizzato a mano, associa parti in titanio con tubi in fibra di carbonio utilizzando tecniche riprese dal mondo della Formula 1

Componenti numerati

I componenti di ogni bici, come mozzi, pedivelle e telaio, sono tutti numerati in modo da risultare per sempre parti di un insieme unico ed esclusivo. La bicicletta sarà inoltre fornita con una propria custodia, in alluminio o in carbonio, che fungerà sia da soluzione da viaggio, sia da luogo in cui esporre la .1R in modo appropriato. All'interno di ogni custodia di .1R sarà inoltre alloggiata una pompa da pista abbinata alla bicicletta, con manici rivestiti in Alcantara o in pelle a seconda dei gusti di ogni singolo proprietario. A

PASSIONE

ITINERARIO

SVIZZERA
PASSO DEL SAN GOTTARDO

Un problema di gola

È uno dei passi più importanti d'Europa, eppure per secoli è stato limitato al traffico leggero per colpa di quattro canyon difficili da superare

Foto di Leonardo Lucarelli e Mario Ciaccia

Qual è il passo più importante delle Alpi? E in base a che cosa lo si definisce tale? Se pensiamo ai cultori della guida, ci verrebbe da dire che il più frequentato, agognato e chiacchierato sia lo Stelvio. Se invece parliamo di flusso, di numero di passaggi annui, di importanza storica, di posizione strategica per collegare l'Italia all'Europa allora il San Gottardo potrebbe essere uno dei principali, insieme al Brennero. Tanto importanti che si è finiti per dotarli di autostrade e ferrovie che ci passano sotto. Ma il San Gottardo, come tanti altri "superpassi", ha avuto una storia tormentata, per via di quattro canyon che ne hanno reso difficile il transito per secoli. Tre si trovano nella valle Leventina, a sud di Airolo e uno a nord, nelle Gole della Schöllenen. Gli antichi romani, che di traversate alpine se ne intendevano, trovavano più facile passare per il Lucomagno, anche se si erano resi conto che il San Gottardo avrebbe permesso di risparmiare parecchi chilometri. Infatti da tale passo si planava direttamente al Lago dei Quattro Cantoni e poi a Zurigo, mentre il Lucomagno costringeva a fare il giro dell'oca della valle del Reno, passando per Coira: a quel punto tanto valeva passare le Alpi al San Bernardino o al Septimer (Spluga e Julier presentavano altri problemi), che potevano essere transitati con i carri. Mentre sul Gottardo occorrevano scale per passare i punti più impervi.

Punto più alto raggiunto
2.106 m

Lunghezza versante Nord
Nord **18 km**

Lunghezza versante Sud
Sud **14 km**

Dislivello versante Nord
Nord **1.049 m**

Dislivello versante Sud
Sud **943 m**

Quota Albergo San Gottardo
2.092 m

Subito dopo il Ponte del Diavolo e la galleria Urnerloch, per terminare le Gole della Schöllenen bisogna percorrere quei tornanti goduriosi

La via delle genti

Solamente nel 1220 i Walser attrezzarono le Gole della Schöllenen con una passerella di legno lunga 60 m, appesa alla roccia verticale tramite catene, che restò in funzione per secoli. Quindi, nel 1230, aggiunsero un ponte di legno. Il San Gottardo diventò così il valico preferito da quanti viaggiavano a piedi, o a dorso di mulo (tipo i pellegrini che andavano a Roma o in Terrasanta), perché restava comunque impossibile passare quelle gole con i carri (nel Cinquecento, sul valico del Brennero passava un volume di merci superiore di oltre 25 volte a quello del San Gottardo). Per questo venne chiamato "Via delle genti". Sul passo, nel 1230, venne edificata una cappella dedicata a San Gottardo di Hildesheim, un vescovo bavarese morto nel 1038 e beatificato un secolo più tardi. Iniziarono le lotte per il controllo del valico, le cui tassazioni facevano gola al Ducato di Milano.

Nel 1550 venne migliorato il passaggio della mulattiera dentro la Gola del Piottino, sul versante meridionale: era uno dei tre punti critici a sud di Airolo, anche se meno impegnativi rispetto al canyon del versante nord.

III ponte del... diavolo

Nel 1595 il ponte di legno dentro la Schöllenen venne rimpiazzato con uno in pietra, ad arco, chiamato… indovinate un po'? del Diavolo. La leggenda è sempre quella che abbiamo già citato parlando del Lago di Monastero: la realizzazione è difficile, allora si chiede aiuto al Demonio in cambio dell'anima del primo fesso che passerà sul ponte, che ovviamente poi si rivela essere un animale, per ingannare il Diavolo. Le differenze rispetto alla storia di Lanzo Torinese sono che a venire sacrificata sarà una capra, mentre l'ira del gabbato si esprime col lancio di un masso contro gli umani, ma la traiettoria viene deviata da un crocifisso e così il pietrone finisce per rotolare fino a Göschenen, da cui verrà spostato nel 1977, per farci passare l'autostrada.

Nel 1707 una piena del fiume Reuss distrusse la storica passerella di legno eretta dai Walser quasi 500 anni prima e così, al suo posto, venne costruita una galleria lunga 64 m: è Urnerloch, il primo tunnel mai realizzato sulle Alpi. La cosa ingolosì un geologo inglese che, nel 1775, decise di affrontare il San Gottardo in carrozza. Ci riuscì, ma fu una faticaccia, perché in alcuni tratti fu costretto a

Il punto più spettacolare della Val Tremola è sul versante sud: 24 tornanti tra le quote 1.720 e 2.020 m

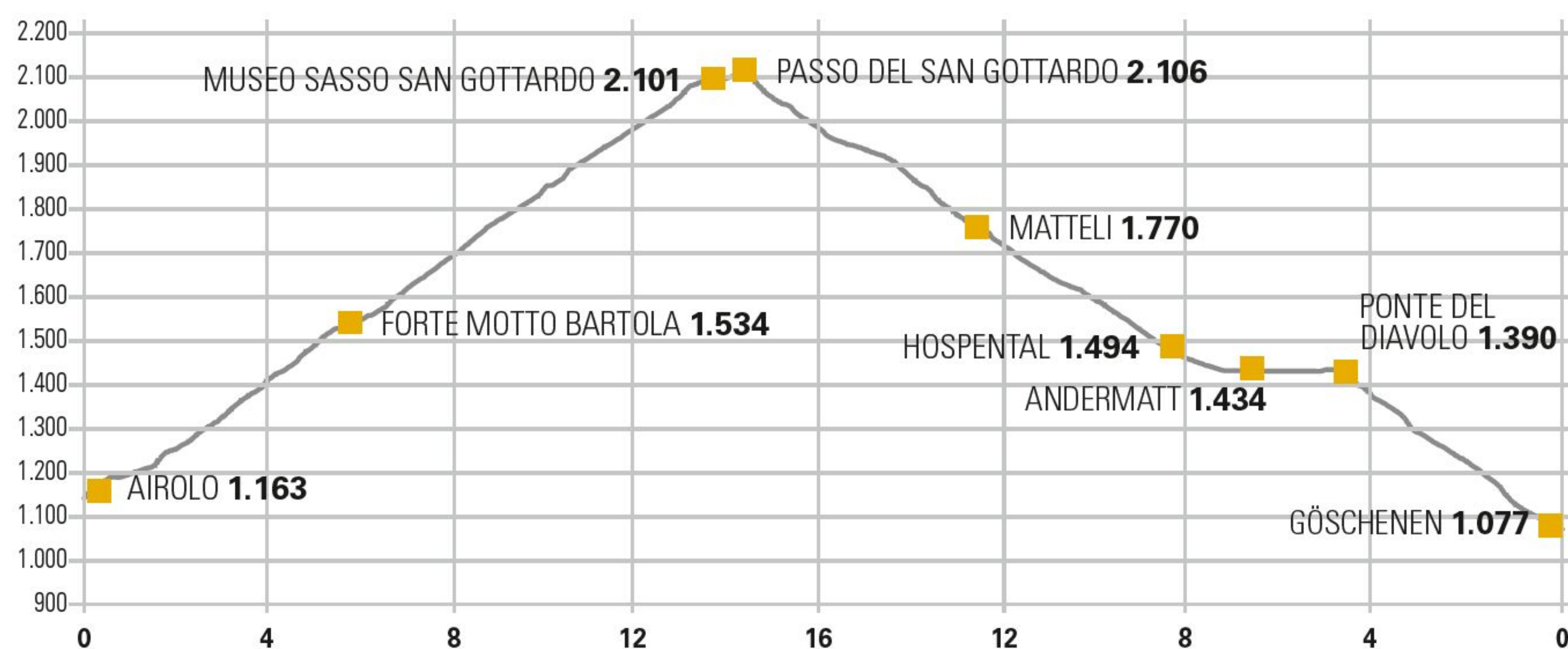
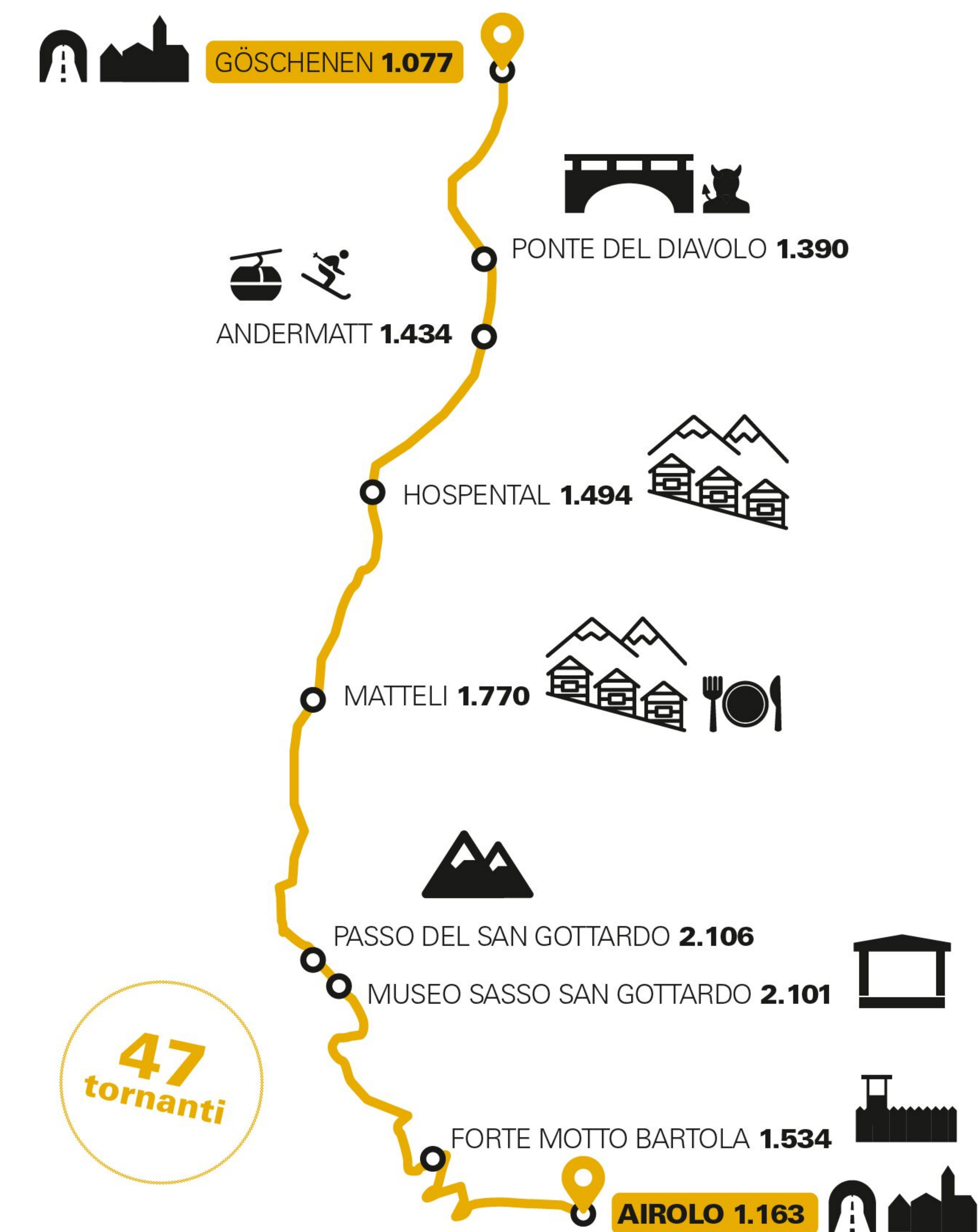
Oggi sono cinque i modi per superare il San Gottardo: una superstrada, la vecchia strada in porfido del 1832, un tunnel autostradale e due tunnel ferroviari

smontare il suo mezzo e a far portare i pezzi dai muli. È come se, oggi, si provasse a fare una mulattiera trialistica con una maxienduro bicilindrica e si riuscisse a superare certi gradoni solo smontando la moto e trasportandola a pezzi... Nel 1799 una battaglia tra russi e francesi portò alla rovina del Ponte del Diavolo, che diventò definitiva con una piena del 1888. Quella battaglia, di cui resta ancora oggi una testimonianza (è il Suworow-Denkmal, un monumento ai caduti eretto dai russi nel 1899 vicino al ponte), provocò il declino del San Gottardo, perché a quel punto il traffico si era spostato sul Passo Spluga. Occorreva rimediare.
Oggi, per passare da qua a là, ci sono tre opzioni. Se si ha fretta, o se è inverno, forse è meglio prendere il tunnel autostradale. Oppure optare per la superstrada che sale sul passo. Ma la terza opzione è decisamente la più affascinante e romantica: la strada della Val Tremola, che venne realizzata tra il 1827 e il 1832 proprio per rimediare ai danni della battaglia tra russi e francesi. Oggi appare come una stradina stretta, tortuosa e decisamente antica, con il suo fondo in cubetti di porfido chiaro ma, all'epoca, era un progetto avanzatissimo, con una larghezza costante di cinque metri e un nuovo Ponte del Diavolo. Questo, però, essendo a senso unico alternato, provocava continui ingorghi e così è stato affiancato da un quarto, nel 1958, a doppio senso di marcia. Il pittore Heinrich Danioth ha dipinto un bel diavolo rosso sulla roccia, visibile quando si viaggia in direzione nord.

GÖSCHENEN **1.077**
PONTE DEL DIAVOLO **1.390**
ANDERMATT **1.434**
HOSPENTAL **1.494**
MATTELI **1.770**
PASSO DEL SAN GOTTARDO **2.106**
MUSEO SASSO SAN GOTTARDO **2.101**
47 tornanti
FORTE MOTTO BARTOLA **1.534**
AIROLO 1.163

MUSEO SASSO SAN GOTTARDO **2.101**
PASSO DEL SAN GOTTARDO **2.106**
MATTELI **1.770**
FORTE MOTTO BARTOLA **1.534**
HOSPENTAL **1.494**
PONTE DEL DIAVOLO **1.390**
ANDERMATT **1.434**
AIROLO **1.163**
GÖSCHENEN **1.077**

Il passo dei tunnel

Nessun altro valico ha a che fare con le gallerie come questo. Intanto abbiamo già parlato del primo traforo alpino della storia (il già citato Urnerloch del 1708). Il traforo ferroviario (1872-1882, lungo 15 km) e quello autostradale (1970-1980, 17 km) hanno reso la rotta del San Gottardo la più rapida in assoluto per collegare il Nord della Germania alla Sicilia. La nuova galleria ferrovaria di base (1999-2016, ben 57 km) è più lunga al Mondo con doppio binario in due canne. Ma ci sono anche le opere militari, realizzate tra il 1882 e il 1945 a difesa di detti tunnel, appetibili da Germania e Italia per via della rapidità con cui avrebbero permesso agli eserciti di valicare le Alpi. Vale assolutamente la pena visitare qualcuno dei bunker realizzati all'uopo e riciclati in altre cose. Ad esempio, il Sasso da Pigna fino al 1999 ospitava 500 soldati dentro una galleria lunga 1.300 m dove si viveva in autosufficienza con acqua, viveri, letti, munizioni e un ospedale da 87 posti . I suoi cannoni controllavano un'area che andava dal Passo San Giacomo a ovest fino al Lucomagno a est. Dal 2012 è un museo (www.sasso-sangottardo.ch) che tratta la storia del Passo, temi ecologici e dove vengono esposti cristalli tra i più grandi e puri al mondo. Altra chicca, l'hotel La Claustra, un luogo di lusso ricavato dentro un bunker. Nel sito www.claustra.ch esaltano il fatto che gli

Non si percorre la vecchia strada per divertirsi alla guida, ma quanto è bello quel porfido chiaro? Sembra di guidare sopra un serpente

smartphone non prendano, così da vivere un'esperienza di totale isolamento. Nota finale: se anche voi avete dei figli fanatici di manga, fate loro leggere Wolfsmund di Mitsuhisa Kuji: è una rivisitazione della storia di Guglielmo Tell ed è ambientata per buona parte sul San Gottardo. **A**

MULTIMEDIALITÀ

DKV BOX PER IL PAGAMENTO DEI PEDAGGI AUTOSTRADALI

Finora riservata ai veicoli di oltre 3,5 tonnellate, la piattaforma B2B di DWV Mobility, leader in Europa per i pagamenti e le soluzioni on the road, è estesa anche ai mezzi sotto le 3,5 tonnellate, quindi auto, furgoni e moto. Grazie al nuovo box, inoltre, i clienti con flotte miste, possono pagare comodamente e in modo trasparente i pedaggi per tutti i loro veicoli sulle autostrade italiane. In tutta Europa, DKV Mobility offre soluzioni per il pagamento dei pedaggi in più di 30 Paesi, con l'obiettivo di rendere il pagamento dei pedaggi il più trasparente e semplice possibile per i suoi clienti. Strumenti digitali come DKV Analytics o Toll Product Overview 2.0 forniscono ai clienti di DKV Mobility una panoramica completa di tutte le spese relative ai pedaggi.

RENAULT DIGITAL CARE SERVICE PER UNA NUOVA ESPERIENZA DIGITALE

Si chiama Renault Digital Care Service il rivoluzionario percorso cliente interamente digitale. Si tratta di un insieme di innovativi servizi accessibili al cliente direttamente dall'app MyRenault, utilizzabili da casa oppure dal proprio posto di lavoro: un intero percorso che fa risparmiare al cliente tempo prezioso da dedicare ad altro. Un esempio? Con Booking online, il cliente può prenotare un appuntamento di manutenzione per la sua auto consultando la disponibilità direttamente dall'agenda dell'officina e scegliendo servizi aggiuntivi, quali la courtesy car da ritirare direttamente tramite una app, o il servizio "door2door valet service". Quest'ultimo consente al cliente di rimanere comodamente a casa mentre un addetto valet dell'officina preleva la sua auto presso il suo domicilio per riportarla ad intervento ultimato.

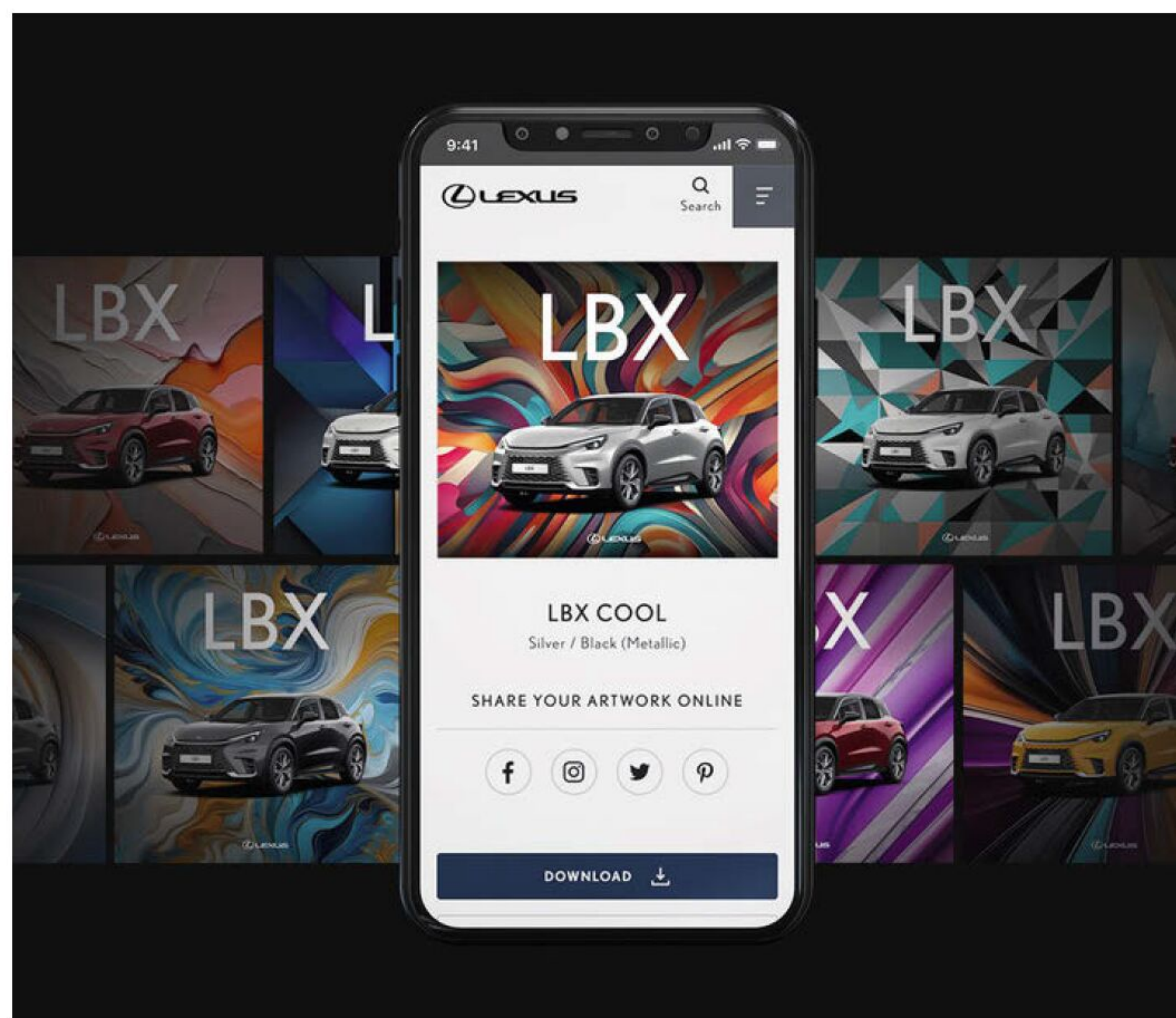
DA ISIEVC UNA WALLBOX DI DESIGN

ISIEVC è un sistema di ricarica per veicoli elettrici, disponibile in versione monofase o trifase, caratterizzato da semplicità e intuitività nell'utilizzo. La nuova wallbox, dal design elegante e funzionale, è stata studiata per essere inserita anche nei contesti architettonici più moderni e tecnologici. La scocca in alluminio, che funge anche da avvolgicavo, è dotata di pratico portaspina ed è disponibile in sei colorazioni. Gestita attraverso una pratica ed intuitiva applicazione per la gestione dei consumi ed il settaggio dei parametri di funzionamento, permette di sfruttare al massimo anche l'impianto fotovoltaico e di gestire la ricarica secondo una programmazione settimanale, in modo da schedularne la partenza durante le ore in cui l'energia è più conveniente.

BMW E LA GUIDA ASSISTITA DI LIVELLO 3

BMW Personal Pilot L3 è la nuova funzione che consente al guidatore di staccare le mani dal volante e di distogliere temporaneamente l'attenzione dalla strada. Questa nuova opzione, inizialmente riservata alla nuova BMW Serie 7 (escluse la i7 eDrive50 e la i7 M70 xDrive), può essere ordinata a partire da dicembre per equipaggiare l'ammiraglia BMW dal prossimo marzo. Progettata per assumere l'intero compito di guida con capacità di livello 3 come definito dalla Society of Automotive Engineers (SAE), la funzione di guida altamente automatizzata sarà offerta esclusivamente in Germania al prezzo di 6.000 euro (tasse incluse). L'introduzione della funzionalità di livello 3 nei modelli della BMW Serie 7 renderà il BMW Group la prima Casa automobilistica a offrire nel suo portafoglio di prodotti sia una funzione di guida avanzata di livello 2, in cui le mani possono essere tolte dal volante e posizionate comodamente, sia un sistema di livello 3.

LEXUS PRESENTA AI EXPERIENCE

In concomitanza con il lancio del nuovo SUV LBX, Lexus ha presentato AI (Artificial Intelligence) Experience, per invitare gli utenti a interagire con LBX in modo innovativo e creativo ed entrare a far parte della comunità Lexus. AI Experience fa parte dell'hub LBX Experience, una suite di esperienze digitali e contenuti personalizzati disponibili sui canali online di Lexus in Europa. Per iniziare, agli utenti verrà chiesto di accedere ai loro account Instagram in modo che lo strumento di AI possa analizzare l'estetica, la personalità, lo stile, la tipologia e le colorazioni dei loro post. Quindi, genererà uno sfondo personalizzato da utilizzare insieme all'atmosfera di LBX che più si addice al loro stile. In alternativa, se gli utenti non hanno un account Instagram, possono scegliere tra una selezione di immagini che consentiranno allo strumento di ottenere maggiori informazioni sulle loro preferenze. In linea con lo stile e la personalità unica degli utenti, è possibile generare milioni di varianti, in modo che ogni opera d'arte AI sia unica come loro. Una volta generata un'opera d'arte AI, gli utenti possono scaricarla e salvarla, e ovviamente condividerla sui propri profili social.

UNA NUOVA PARTNERSHIP TRA **MERCEDES-AMG PETRONAS F1** E WHATSAPP

Grazie al nuovo accordo stretto tra WhatsApp e il team di F1 Mercedes-AMG Petronas, i fans potranno interagire con Mercedes-AMG F1 e accedere a contenuti unici. Toto Wolff, CEO e Team Principal di Mercedes-AMG PETRONAS F1 Team, ha dichiarato: "WhatsApp svolge un ruolo fondamentale nella comunicazione di tutto ciò che facciamo nel team Mercedes-AMG F1. Dal coordinamento delle nostre operazioni, alla condivisione di idee e al supporto reciproco durante i trasferimenti, sono tutte condivisioni che rendono il team molto unito. Inoltre, questa tecnologia contribuisce ad accelerare la velocità della comunicazione e del processo decisionale in tutta l'organizzazione. Essendo due marchi innovativi e lungimiranti, mi sembra una partnership assolutamente funzionale".

ASUS VIVOWATCH 5 AERO: SALUTE SEMPRE SOTT'OCCHIO

VivoWatch 5 Aero è il primo smart wearable al mondo a offrire la misurazione della pressione arteriosa e dell'ossigeno nel sangue con un solo tocco. Utilizza sensori fotopletismografici (PPG) ed elettrocardiografici (ECG) integrati che monitorano continuamente i principali parametri vitali di chi lo indossa e si sincronizza con l'app Asus HealthConnect per fornire una panoramica completa del proprio stato di benessere. Altre caratteristiche di VivoWatch sono la resistenza all'acqua fino a 5 atmosfere, circa 50 metri di profondità, che si somma alle molteplici modalità di allenamento per monitorare accuratamente diverse attività come jogging, corsa su tapis roulant, nuoto, yoga e molte altre ancora. La batteria a lunga durata assicura fino a sette/otto giorni di autonomia in modalità di risparmio energetico, ed è ricaricabile mediante aggancio magnetico.

DA **SONY** LA PRIMA FOTOCAMERA CON SENSORE FULL FRAME

Si chiama Alpha 9 III la nuova fotocamera di Sony dotata del primo sensore di immagine full-frame al mondo con global shutter. Una tecnologia che consente i eseguire scatti in sequenza fino a 120 fps, privi di distorsioni e latenza. Grazie all'unione di questo innovativo sensore e del sistema di AF più avanzato di Sony – l'autofocus basato su IA con capacità di calcolo di AF e AE fino a 120 volte al secondo – oltre alla sincronizzazione del flash a qualsiasi velocità di scatto, la nuova fotocamera apre la strada a innumerevoli nuove possibilità creative per i fotografi professionisti alla ricerca dello scatto perfetto.

PALACE E KAPPA INSIEME PER **ALPINE**

Palace Kappa for Alpine è l'innovativa collaborazione con Palace per un nuovo design contemporaneo e una collezione prodotta da Kappa. La capsule collection comprende dieci capi principali: giacca da box, giacca impermeabile, gilet trapuntati, pantaloncini da box, tute da ginnastica e polo tecniche bicolore: nero/blu con logo Tri-ferg su onda rosa, beige/pietra con logo Tri-ferg su onda blu. I classici intramontabili di Palace, come la felpa con cappuccio e la t-shirt disponibili in nero, blu, beige e rosa, rigorosamente contrassegnati dal logo del brand. Due esclusivi cappellini da pilota con visiera curva 9FIFTY in colori coordinati di New Era, licenziatario ufficiale di BWT Alpine F1 Team.

YAMAHA BALANCE BIKE

Per far muovere i primi passi su due ruote ai vostri piccoli da 2 a 4 anni, Yamaha propone la Balance Bike bLU cRU con telaio in metallo, sella regolabile in altezza, pneumatici gonfiabili e maniglia posteriore per il trasporto.
yamaha-motor.eu | prezzo 147 euro

UN NUOVO CARICABATTERIE DA **BC BATTERY CONTROLLER**:

Si chiama BC 3500 EVO+ il nuovo caricabatterie proposta da BC Battery Controller e adatto a tutte le batterie 12V di moto, auto, camper e per le batterie di servizio di barche e caravan. Offre due programmi di carica specifici, Car Mode e Bike Mode facilmente selezionabili tramite l'innovativo Easy Plug-In System. Il dispositivo è inoltre dotato di un algoritmo di carica a 8 cicli, che permette di recuperare anche batterie molto scariche (a partire da 1,25 Volt), oltre che della funzione di mantenitore che consente di rimanere sempre connesso alla batteria, senza rischi e senza bisogno di scollegarla dal veicolo. Un display LCD consente di visualizzare il ciclo di carica in esecuzione, la tensione della batteria ed eventuali anomalie di funzionamento. Inoltre, attivando la funzionalità tester, è possibile eseguire il test della batteria e dell'alternatore.
Il prezzo di listino al pubblico è di **88,95 euro + IVA**.

TRITAN, LA BORRACCIA FASHION

Tritan è la borraccia che unisce design con funzionalità, essendo dotata di chiusura ermetica per mantenere la bevanda al sicuro, oltre che di un nuovo adattatore per riempirla ancora più velocemente e tanto altro. Realizzata con contenuto riciclato certificato attraverso un processo di allocazione del bilancio di massa, è disponibile in due versioni, con **capacità di 600 millilitri (39,99 euro)** oppure **1.000 ml (49,99 euro)**.
Per ulteriori info: **https://it.air-up.com**

LA COLLEZIONE ANTARCTICA DI **AERONAUTICA MILITARE**

Realizzata in omaggio alla 46^ Brigata Aerea protagonista nelle spedizioni scientifiche italiane in Antartide, la nuova linea Antarctica è composta da capispalla concepiti per garantire comfort, calore ed elevate prestazioni anche in condizioni estreme e, visto che ogni capo ha una sua storia, all'interno è stata inserita un'etichetta che racconta la realtà del prodotto. I colori principali sono il rosso e il bianco ghiaccio arricchiti da grafiche ricercate e a contrasto.

PLAYMOBIL E LA FERRARI DI MAGNUM P.I.

Quando si parla di Ferrari 308 GTS viene quasi spontaneo associarla all'auto con la quale l'investigatore privato Thomas Magnum sfrecciava per le Hawaii. Playmobil la riproduzione di questo iconico modello, che presenta fari apribili e tetto removibile. Il set include i personaggi principali della serie: Thomas Magnum in camicia hawaiana, T.C., Rick e Higgins. Da segnalare anche la possibilità di accendere i fari, ma anche l'apertura del cofano motore.
Il prezzo di questo modellino che non può mancare nella collezione degli appassionati del genere è di **74,99 euro.**

OCCHAILI L.G.R. IN OMAGGIO ALLA DELTA FUTURISTA

L.G.R. ha realizzato una serie di capsule in edizione limitata dell'iconico modello Reunion Flap, ciascuna ispirata ad una delle personali ed esclusive customizzazioni dei 20 esemplari di Lancia Delta Futurista prodotte da Automobili Amos. L'ultima edizione, realizzata in una serie limitata di 100 pezzi numerati, si ispira alla Futurista #12 personalizzata da Eugenio Amos. La montatura in acetato di cellulosa è stata realizzata in colore Vermillon Red lucido, come la carrozzeria dell'auto, abbinata a flap laterali in Alcantara Almond - esattamente lo stesso materiale e colore usato per gli interni dell'auto. Le lenti Silver sono piatte e specchiate in vetro minerale temperato, per una qualità della visione ottimale. La montatura è personalizzata con il logo Automobili Amos sull'asta sinistra, mentre all'interno sono incisi gli hashtag della community Amos, #AutomobiliAmos e #AAmici.

UN GRANDE CLASSICO DI **WYLER VETTA**

Wyler Vetta ripropone la classica collezione Heritage con quadranti di colore come espressione moderna di un'estetica tradizionale. I toni sono silver, blu, verde e un suggestivo color ruggine. Sui quadranti le cifre arabe, in acciaio o in IP rosè, sono applicate ed in nuance con le lancette di ore, minuti e secondi. I quadranti sono bombati come i precedenti con la finestrella della data ad ore 3. Il vetro minerale K5 antiriflesso bombato e rinforzato conferisce all'orologio un gradevole sapore vintage. Gli orologi della nuova collezione Heritage sono animati da un calibro automatico SW200. Gli Heritage Wyler Vetta sono impermeabili fino a 50 metri. Tutti i nuovi modelli Heritage montano un cinturino di pelle con fibbia ad ardiglione nei toni blu con impunture ecrù in abbinamento al quadrante silver; color cuoio per il quadrante blu ed il quadrante ruggine e color cuoio più scuro per il quadrante verde.

DUCATI BORSA DA VIAGGIO

Borsone unisex dedicato ai viaggi o al tempo libero, è dotato di tre tasche esterne tra cui quella dedicata alle scarpe, una interna per riporre gli oggetti di valore e il fondo è in PVC. La tracolla è removibile ed è presente anche una fascia "a nastro" per poter essere fissata all'asta del trolley.
shop.ducati.com | prezzo 129 euro

HELD CLIP-IN THERMO TOP

Giacca per lui e per lei in tessuto softshell, bielastico, impermeabile, antivento e traspirante si indossa sotto un capo tecnico o nel tempo libero. Dispone di tre tasche esterne ed una interna.
shop.held.de | prezzo 109,95 euro

IL MERCHANDISING **RENAULT**

The Originals Store è il sito che tratta i prodotti di merchandising Renault e propone una lunga serie di oggetti interessanti, come modellini di automobili, giocattoli e tutta una gamma di prodotti lifestyle. Dopo essere stata rinnovata tre anni fa, quest'attività è in forte crescita, con un fatturato che si è quintuplicato nel giro di tre anni, tramite canali di distribuzione complementari: rete storica, sito Web "The Originals Renault Store" e tanti temporary shop. Tra le migliori idee regalo per le feste natalizie, Renault propone il circuito 100% elettrico della Renault 5 con pista elettrificata lunga 3,80 metri. L'occasione giusta per grandi e piccini di sfidarsi: Renault 5 Prototype contro Renault 5 Turbo 3E.

GASGAS TLD TEAM SHORT ROLLER BAG

Trolley in tessuto 100% poliestere presenta 2 vani principali con 3 scomparti interni a rete e tre tasche esterne con zip.
gasgas.com | prezzo 249,98 euro

CUPRA

AUTOMOBILI, GAMING E MUSICA:

“Connecting the Impulse”

In concomitanza con la Music Week e con la Games Week a Milano, la Casa spagnola ha dedicato il quinto Cupra Talks, format riservato alle sinergie e alle collaborazioni trasversali di cui il brand è protagonista, al mondo della musica e del gaming. Mondi paralleli che condividono gli stessi ideali di Cupra.

Milano è da sempre una città viva e in continuo movimento. La metropoli lombarda è animata da manifestazioni culturali, fiere e mostre di tutti i tipi, eventi dedicati all'entertainment e appuntamenti musicali, durante tutto l'anno. Proprio a fine novembre la città meneghina è stata protagonista di una settimana dedicata al mondo della musica e del gaming. Cupra, brand “caliente” contemporaneo e giovane, ritrova proprio la musica e il gaming nella sua strategia di comunicazione, e dunque non poteva mancare questo appuntamento con Milano, dove le sinergie di questi due mondi si sono incontrate. Sono state queste le tematiche e le basi si cui si è tenuto il quinto appuntamento del Cupra Talk: il “Connecting the Impulse”. L'evento ha visto protagonisti il mondo della musica e quello del gaming e ha avuto luogo, come di

Fjona Cakalli Dario Spada Enrico Nigiotti Pierantonio Vianello

La collaborazione con Forza Horizon consente di sedersi virtualmente sui modelli Cupra.

consueto, presso il Cupra Garage di Corso Como a Milano. La serata ospitato personaggi di spicco del mondo della musica e del gaming come Enrico Nigiotti, cantautore toscano alle prese con la presentazione del nuovo singolo, l'automotive & tech blogger Fjona Cakalli, e lo speaker radiofonico Dario Spada, che hanno raccontato il loro rapporto con questi due universi così sconfinati. Queste collaborazioni si creano in maniera assolutamente naturale, soprattutto quando si incontrano un brand automotive come Cupra e mondi apparentemente diversi. Musica e gaming sono in grado di stimolare emozioni e di risvegliare i sensi e il senso di piacere, così come vuole fare Cupra che, con le sue auto, punta ad emozionare chi è alla guida. Oltre al design e alle forme dell'auto, elementi che coinvolgono la vista e il tatto, il suono di una vettura ricopre un ruolo fondamentale: confermare ciò che si vede e che si tocca.

"Il Cupra Talk rappresenta l'occasione perfetta per raccontare il processo di creazione del sound caratteristico di ogni nuovo modello, in un mondo dove l'elettro-mobilità è in continua evoluzione", spiega Pierantonio Vianello, Direttore di Cupra Italia. "Ma come lavorano gli ingegneri della nostra azienda per creare la voce delle nostre auto o per migliorare la qualità dell'esperienza di guida e dell'ascolto a bordo? Vi sorprenderebbe sapere che a Martorell disponiamo di una camera anecoica, del silenzio, e di uno studio di registrazione vero e proprio?" racconta Vianello.

L'altro pilastro dell'entertainment di Cupra è rappresentato dal mondo del gaming e delle esperienze fisiche e virtuali, da cui il brand trae ispirazione per disegnare le auto del futuro. Oltre alla collaborazione con Forza Horizon, e le immersioni nel Metahype dove il brand ha costruito uno spazio virtuale proprio, Cupra ha sviluppato un concept racing unico, che unisce il mondo virtuale e quello fisico. L'Exponential Experience è un'esperienza di racing virtuale che combina le potenzialità del mondo del gaming con l'emozione di guidare un'auto vera. I piloti del futuro potranno mettersi al volante di una Cupra UrbanRebel Racing Concept, vettura da 435 CV di potenza massima, indossando un visore per la realtà mista ad alta definizione. Oltre ad avere un enorme potenziale per il futuro del motorsport, l'Exponential Experience è un'esperienza racing che si adatta alle esigenze contemporanee della prossima generazione, permettendo a chiunque di provare la sensazione di guidare un'auto da corsa elettrica e correre in un modo e in un mondo diverso.

"Il gaming e l'automotive hanno in comune la passione per l'innovazione e la ricerca di tecnologie all'avanguardia. Sia i giocatori che gli appassionati di auto apprezzano l'emozione, l'adrenalina, la competizione e la creatività che questi mondi possono offrire", ha ribadito Vianello. A

Cupra Garage è il luogo in cui non si parla solo di auto, ma di mondi complementari all'automotive.

VELA E MOTORE

FRAUSCHER **PORSCHE**

Dalle curve alle onde

Si chiama Frauscher 850 eFantom Air l'imbarcazione a propulsione elettrica nata dalla collaborazione tra il cantiere austriaco e Porsche. La sua velocità massima è di 46 nodi

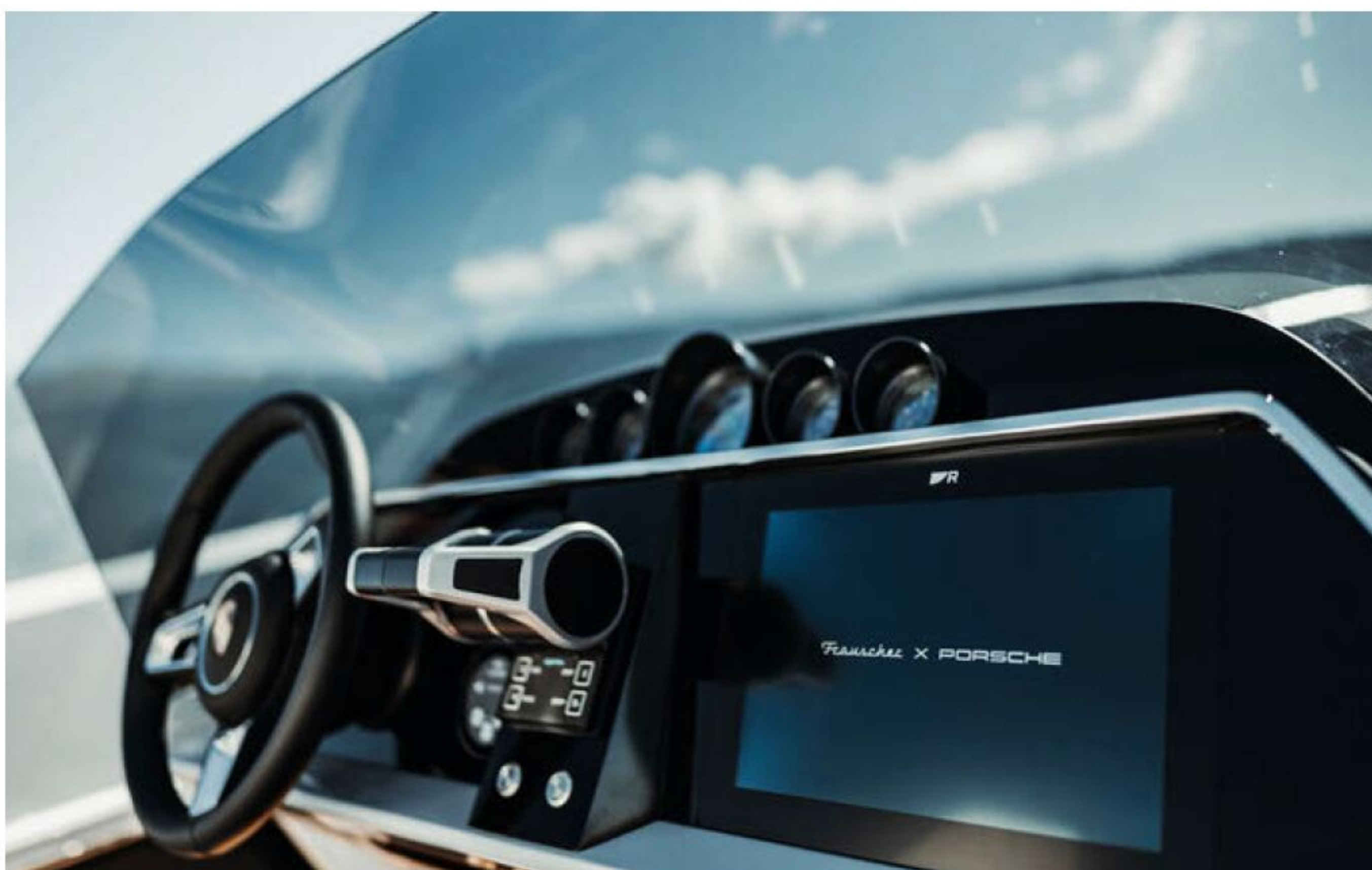
La batteria agli ioni di litio ha una capacità lorda di 100 kWh,
è la stessa della E-Macan e viene alloggiata al di sotto del pozzetto

Si chiama Frauscher x Porsche 850 Fantom Air l'imbarcazione 100% elettrica che sfrutta la tecnologia di propulsione della prossima Porsche Macan elettrica. "Questa barca è il risultato di una grande collaborazione tra due aziende con una forte tradizione e un elevato standard di innovazione", ha affermato Detlev von Platen, membro del consiglio di amministrazione per le vendite e il marketing di Porsche AG, durante la presentazione del primo modello di produzione sul Lago di Garda. "L'eFantom offre tutto ciò che i prodotti Frauscher e Porsche hanno sempre promesso: prestazioni eccezionali ed esperienze di lusso, la massima qualità e un design esclusivo e senza tempo".

Powertrain in condivisione con la Macan

Porsche ha dovuto adattare e sviluppare ulteriormente il suo powertrain elettrico, progettato per i veicoli stradali, per l'uso sull'acqua. Il Frauscher x Porsche 850 Fantom Air utilizza infatti i componenti della Premium Platform Electric (PPE) su cui si basa la nuova Macan. Tra questi figurano il motore elettrico sincrono (PSM), la cui potenza di picco nell'eFantom è stata limitata a 400 kW, e l'elettronica di potenza associata. Un albero trasmette la potenza dal motore elettrico al caratteristico Z-drive marino. Il motore elettrico si trova nella parte posteriore della barca, mentre i comandi sono alloggiati in una scatola impermeabile decorata con il logo Porsche. Anche la batteria agli ioni di litio da 100 kWh di capacità lorda, adottata anche dalla Macan, è alloggiata sotto la zona lounge nella parte posteriore. Grazie alla tecnologia a 800 volt di Porsche, la barca può essere caricata con oltre 250 kW di corrente continua presso le stazioni di ricarica rapida DC. In condizioni ideali, la batteria può passare dal 10% all'80% in meno di 30 minuti. È possibile anche la ricarica AC tramite prese domestiche convenzionali e ad alta tensione, a bordo è presente anche un caricabatterie AC da 11 kW.

Diverse modalità di guida proprio come in auto

Proprio come accade per le auto di Casa Porsche, anche a bordo di questa barca è possibile sfruttare diverse modalità di guida: a disposizione le impostazioni Docking, Range, Sport e Sport Plus. Le modalità modificano la curva caratteristica della risposta dell'acceleratore presentando anche diversi limiti di velocità. Ad esempio, in modalità Docking per la guida in porto, la velocità è limitata a otto nodi (15 km/h). La velocità di crociera ottimale è di 41 km/h corrispondenti a 22 nodi. A questa velocità, una carica della batteria può essere utilizzata per una navigazione di un'ora, corrispondenti a circa 45 chilometri. Si arriva a 100 chilometri di autonomia quando si diminuisce la velocità di navigazione e si opta per la modalità Range che ottimizza i consumi. La velocità massima viene raggiunta in modalità Sport Plus ed è limitata a 85 km/h, corrispondenti a 46 nodi.
"Questa barca è una vera pietra miliare nel settore. La versione elettrica del Fantom Air è migliore di quella con motore a combustione interna in tutte le caratteristiche di guida, come velocità massima, accelerazione e manovrabilità – e allo stesso tempo localmente priva di emissioni", ha affermato Stefan Frauscher, amministratore delegato di Frauscher Cantiere navale.

Dettagli stilistici made in Porsche

La Casa tedesca ha messo lo zampino anche sul design ricercato della plancia di comando: il pannello strumenti in nero lucido si trova dietro il parabrezza in vetro acrilico colorato senza cornice. I cinque indicatori analogici sul livello superiore del quadro strumenti forniscono una panoramica dei dati più importanti e riprendono lo stile visto nelle auto. A bordo c'è il classico volante Porsche progettato con materiali adatti al mare e alla salsedine: il rivestimento in pelle artificiale è più resistente all'acqua salata. Nel classico stile Porsche anche il pulsante di accensione che si trova, ovviamente, alla sinistra del volante mentre i sedili, anche se più imbottiti, riprendono anch'essi lo stile automobilistico.

Alla velocità di crociera di 22 nodi, con la batteria a pieno carico, si può navigare per circa un'ora

Numeri e specifiche

Il Frauscher x Porsche 850 Fantom Air è basato sul day cruiser Frauscher 858 Fantom Air. Mantiene quasi invariato il suo scafo lungo 8,67 metri e largo 2,49 metri all'esterno e offre quindi spazio anche per un massimo di nove passeggeri. La piattaforma da bagno nella parte posteriore conduce ad un'ampia zona lounge con due comodi prendisole. Un corridoio centrale collega la parte posteriore della barca con il timone indipendente e il pozzetto. Altre due panche imbottite nella parte anteriore invitano ugualmente al relax. I sedili sono rivestiti in resistente pelle artificiale. I clienti possono configurare individualmente la propria barca scegliendo tra un'ampia gamma di colori.

L'eFantom è inoltre dotato di due tendalini top pieghevoli che forniscono ombra nelle giornate di forte sole. Di serie c'è anche un sistema audio con connettività Bluetooth e WiFi per passare splendide giornate sotto il sole ascoltando buona musica. L'elica di prua semplifica invece l'ormeggio e le manovre con poco spazio a disposizione, tutto di serie come l'ancora elettrica in con catena in acciaio inossidabile, illuminazione ambientale a LED, illuminazione subacquea a LED e vano frigorifero. Così come non esistono due modelli stradali Porsche uguali, anche per le barche l'individualità è uno dei temi centrali di questo progetto. La tappezzeria può essere ordinata in vari colori, così come lo scafo e la coperta: è disponibile l'intera gamma di colori che Porsche offre per le sue vetture stradali.

Il Frauscher x Porsche 850 Fantom Air sarà presentato in anteprima mondiale nel gennaio 2024 alla fiera "boot" di Düsseldorf. Inizialmente sarà prodotto in un'edizione limitata ed esclusiva di 25 unità, ordinabili a partire da 561.700 euro, e che saranno consegnato ai primi clienti nel corso del prossimo anno. La barca sarà costruita nel cantiere navale Frauscher di Ohlsdorf, in Austria. Il cantiere si prenderà carico anche della logistica di vendita e della gestione post-vendita. A

SCI

BLIZZARD THUNDERBIRD MASERATI R15 LTD

L'unione fa la forza

L'unione di questi due marchi, punti di riferimento nei rispettivi settori, ha dato vita a sci da carving prodotti in soli 100 esemplari rigorosamente numerati

Blizzard e Maserati presentano gli sci Blizzard Thunderbird Maserati R15 LTD, prodotti in serie limitata di soli 100 esemplari numerati. Si tratta di uno sci progettato per gli amanti del carving vero, alla ricerca di un prodotto ad alte prestazioni che offra un controllo totale per curve precise e veloci. Chi sta scrivendo scia da circa 30 anni e in questi tanti inverni passati sulle piste ha capito una cosa: avere sotto i piedi uno sci capace di assecondare il proprio stile è uno dei fattori principali per potersi divertire sulle piste. Proprio come accade per le auto del Tridente che, oltre a dover essere velocissime, devono anche essere guidate da persone comuni ed essere in grado di mettere a proprio agio chi siete dietro il volante. A

Dettagli che fanno la differenza

Andando a snocciolare le principali caratteristiche di questo sci decisamente prestazionale, spicca il nuovo nucleo in legno Trueblend Piste: è realizzato combinando due tipi di legno, faggio e pioppo, ed è stato studiato per garantire un bilanciamento perfetto. Le traverse di diversa densità sono posizionate strategicamente per controllare la flessibilità, mentre il sistema di smorzamento delle vibrazioni, Active Carbon Armor, è collocato sotto l'attacco e arriva dalla collezione racing di Blizzard. La piastra in fibra di carbonio, posizionata all'esterno dello sci, attenua le vibrazioni, controllando il rimbalzo ed assicurando una maggiore accelerazione senza compromettere la flessibilità progressiva dello sci. La nuova costruzione in titanio Duramax è invece progettata per massimizzare la durata e migliorare le prestazioni. Lo strato superiore è studiato per proteggere dagli impatti, ridurre i graffi ed eliminare le scheggiature. Si tratta di un piccolo dettaglio che può fare la differenza, soprattutto per chi usa gli sci in alta e stagione e quindi rischia danni accidentali che fanno tanto arrabbiare gli appassionati.

Facile e veloce

Il nuovo Thunderbird firmato Maserati offre la versatilità di svolta necessaria per effettuare curve lunghe, curve brevi e ogni tipo di curva intermedia con un raggio di 15 metri. La combinazione del Trueblend Woodcore e dell'Active Carbon Armor rende questo sci performante, ma anche molto semplice da sfruttare grazie ad una conduzione meno impegnativa e più intuitiva. Facilità di utilizzo che non rinuncia a prestazioni ai vertici della categoria, proprio come le auto firmate Maserati, che da sempre uniscono tanto piacere di guida ad una fruibilità che poche macchine così prestazionali sono in grado di offrire.

ABBIGLIAMENTO

ADIDAS **BUGATTI**

Stile e tecnologia

Realizzata in collaborazione tra Adidas e Bugatti, la nuova scarpa da calcio X Crazyfast Bugatti è stata realizzata in soli 99 esemplari

Nasce dalla base di Adidas X Crazyfast, ma l'edizione realizzata in collaborazione con Bugatti aggiunge i tratti tipici di questo marchio: prestazioni ed esclusività. Se il cuore della Chiron è il suo straordinario motore W16, il punto di forza di X Crazyfast è l'innovativa tecnologia Adidas Speedframe, che dà origine alla struttura più leggera possibile e al tempo stesso fornisce una suola rigida per una rapida accelerazione. L'innovativa Aerocage, una fodera progettata per fornire un sostegno e una stabilità ideali abbracciando la parte centrale del piede, sommata ad Aeropacity Speedskin, una monomesh traspirante a strato singolo, contribuiscono a fornire velocità e stabilità. L'inserto in fibra di carbonio nella struttura della scarpa riproduce invece la fibra di carbonio utilizzata sulla vettura.

Due frasi che riassumono lo spirito dei due marchi

Sul lato della scarpa sono riportate due frasi che hanno plasmato i valori di entrambe le aziende: "Impossible is Nothing", per indicare l'incessante ricerca di prestazioni da parte di Adidas, e "Create the Incomparable", per sottolineare l'impegno di Bugatti nel produrre auto iper-sportive che costituiscono sempre un punto di riferimento. L'intramontabile emblema di Ettore Bugatti è replicato nel tre quarti posteriore della scarpa come ricordo del geniale fondatore, la cui visione continua ancora oggi a ispirare le più grandi auto iper-sportive del mondo. Altrettanto esclusiva anche la scatola che contiene le scarpe della collezione X Crazyfast Bugatti, dal design ispirato alla trama della fibra di carbonio, il materiale leggero ed estremamente resistente con cui sono costruite le supercar Bugatti.

Per consentire agli appassionati di Adidas e Bugatti di tutto il mondo di avere le stesse opportunità di acquistare una delle 99 paia della collezione, la scarpa è stata messa all'asta attraverso la piattaforma adidas Collect Web 3. A

L'inserto in fibra di carbonio nella struttura della scarpa replica lo stesso materiale utilizzato per la scocca ultra-leggera delle Bugatti

LE VENDITE DI OTTOBRE

+ 20%

139.052 immatricolazioni

Avanti così

Un altro mese di crescita a doppia cifra (+20%) per un totale di 139.052 auto immatricolate rispetto a ottobre 2022, che già segnava un +14,2% nel confronto con l'anno precedente. Il confronto con il 2019 vede invece ancora il saldo in negativo: -11,6%

L'andamento del mese di ottobre si è rivelato migliore rispetto alle attese grazie alla maggiore disponibilità di prodotto, oltre che in virtù delle strategie commerciali messe in atto dalle Case automobilistiche. Proprio per questo motivo, UNRAE ha rivisto le stime di fine anno in deciso rialzo rispetto alla previsione di luglio, prevedendo 1.570.000 immatricolazioni, per una crescita del 19,2%, con 250.000 unità in più sul 2022 (ma ancora in calo a -18,1% sul 2019).

Un piccolo segnale positivo per le auto a batteria

A ottobre recuperano leggermente rispetto a settembre anche le vetture dotate di batteria, con le BEV (elettriche pure) che salgono a quota 4,1% e le plug-in al 4,1%, per una quota complessiva di ECV che risale all'8,2%. Tesla domina anche questo mese il segmento delle elettriche pure, ma con la Model 3 al posto della Model Y, mentre la prima in classifica delle plug-in è Cupra Formentor (490 esemplari), seguita da Audi A3 (414) e Ford Kuga (413).

Benzina stabili, diesel in lieve calo

Con una crescita in linea con il mercato totale, la vendita delle auto a benzina resta sostanzialmente stabile al 27,5% di quota (28,2% nel cumulato, +0,5 p.p.), mentre il diesel segna una leggerissima contrazione dei volumi, al 15,2% di share (-3,5 p.p., al 18,3% nei 10 mesi, -1,8 p.p.). Un sostenuto incremento dei volumi interessa invece il Gpl, che sfiora il 10% di quota nel mese (+1,1 p.p. e 9,0% nel cumulato). Le ibride salgono al 39% delle preferenze in ottobre, rispetto al 36,3% di un anno fa (36,1% in gennaio-ottobre, +2 p.p.); con un 11,5% per le "full" hybrid e 27,5% per le "mild" hybrid.

Per il 2024 si conferma la stima precedente di 1.600.000 auto immatricolate, un risultato simile a quello previsto per il 2023 (+1,9%)

I numeri del mercato

Interessante il risultato di Renault Captur, assente nella top ten di settembre, mentre in agosto aveva segnato 1.471 immatricolazioni contro le 3.135 di ottobre.

LA CLASSIFICA ASSOLUTA

1	FIAT PANDA	11.030
2	DACIA SANDERO	5.312
3	LANCIA YPSILON	4.226
4	JEEP AVENGER	3.514
5	TOYOTA YARIS CROSS	3.513
6	CITROËN C3	3.352
7	RENAULT CAPTUR	3.135
8	FORD PUMA	2.561
9	FIAT 500 X	2.425
10	RENAULT CLIO	2.394

Dal punto di vista delle aree geografiche, anche in ottobre il Nord Ovest conferma la prima posizione con il 30,4% di quota

LA TOP TEN A BENZINA

1	JEEP AVENGER	3.326
2	CITROËN C3	2.783
3	MG ZS	2.307
4	VOLKSWAGEN T-CROSS	2.110
5	VOLKSWAGEN POLO	1.897
6	PEUGEOT 208	1.806
7	TOYOTA AYGO X	1.758
8	VOLKSWAGEN T-ROC	1.389
9	DACIA SANDERO	1.367
10	OPEL CORSA	1.364

LA TOP TEN DIESEL

1	FIAT 500X	1.567
2	VOLKSWAGEN TIGUAN	1.047
3	VOLKSWAGEN T-ROC	992
4	JEEP RENEGADE	939
5	MERCEDES GLA	805
6	PEUGEOT 2008	798
7	ALFA ROMEO TONALE	743
8	ALFA ROMEO STELVIO	713
9	JEEP COMPASS	696
10	AUDI A3	683

LA TOP TEN ELETTRICHE

1	TESLA MODEL 3	537
2	SMART FORTWO	513
3	TESLA MODEL Y	349
4	FIAT 500	291
5	VOLKSWAGEN ID.3	242
6	BMW IX1	233
7	PEUGEOT 208	232
8	DACIA SPRING	231
9	FORD MUSTANG MK-E	221
10	AUDI Q4	189

Un altro trimestre da record per Ferrari

Ferrari ha annunciato i risultati preliminari consolidati relativi al terzo trimestre e ai nove mesi conclusi il 30 settembre 2023. Sono state consegnate 3.459 vetture in questo periodo, con un incremento di 271 unità rispetto all'anno precedente. Le vendite sono state trainate dalle famiglie 296 e SF90, mentre la F8 Spider è prossima alla fine del suo ciclo di vita. Nel corso del trimestre, le consegne della 812 Competizione A e della Purosangue erano in fase di accelerazione, mentre sono proseguiti i piani di allocazione della Daytona SP3. La gamma prodotti del trimestre include nove modelli con motore a combustione interna e quattro modelli a motorizzazione ibrida. Le consegne di questi ultimi hanno raggiunto il 51,0% del totale nel trimestre. I ricavi netti si sono attestati a euro 1.544 milioni, 23,5% o del 25,8% a cambi costanti.

Stellantis in crescita nei primi 10 mesi

Stellantis conferma la seconda posizione nelle vendite totali del mercato europeo, con una quota del 18,8 % nei primi dieci mesi dell'anno. Degna di nota anche la leadership nel mercato dei veicoli commerciali, dove la quota di mercato va oltre il 30%, ma anche nel settore dei veicoli elettrici, il Gruppo segna importanti risultati, con un aumento del 41% rispetto al terzo trimestre del 2022, raggiungendo così la seconda posizione nella classifica europea e registrando una quota di mercato del 15,3%. Passando all'analisi dei principali mercati europei, spicca la quota di mercato del 14,9% in Germania a settembre, la più alta in quasi tre anni, oltre al forte contributo da parte di Opel e Jeep. Nel Regno Unito, nello stesso mese, Stellantis ha raggiunto una quota di mercato del 14% - registrando il suo più alto volume mensile - con l'auto di segmento B più venduta, la Vauxhall Corsa.

STELLANTIS PERFORMANCE

YEAR-TO-DATE 2023 | EU29

Q3 2023

NET REVENUES +5% VS 2022

11% SHIPMENTS INCREASE VS 2022

2nd POSITION ON TOTAL MARKET

YTD OCTOBER

18.8% MARKET SHARE

OCTOBER 19.1% MARKET SHARE

LEADERSHIP ON CV MARKET — >30% MARKET SHARE

2ND POSITION IN THE BEV MARKET — 15.3% MARKET SHARE

+14% in EU29

+21.3% in France

+28.9% in Germany

+18.2% in Italy

+6.4% in Spain

+6% in UK

SALES INCREASE HIGHLIGHTS

BMW leader nel segmento premium globale

BMW Group prosegue nel suo percorso di crescita redditizia in una situazione commerciale volatile. L'azienda ha riaffermato la sua posizione di leader nel segmento premium globale, con un consistente aumento delle vendite a 621.699 automobili premium nel terzo trimestre e a 1.836.563 unità nel periodo di nove mesi (T3 2022: 587.744 unità/+5,8%; 2022: 1.747.838 unità/+5,1%). L'azienda è ancora sulla buona strada per ottenere un margine EBIT nel segmento automobilistico tra il 9 e il 10,5% per l'intero anno e una solida crescita delle consegne ai clienti. Questi incrementi dovrebbero provenire soprattutto dai modelli a prezzo più elevato e dai veicoli completamente elettrici. Nel terzo trimestre, i veicoli elettrici a batteria rappresentavano il 15,1% delle vendite totali, raggiungendo già l'obiettivo del 15% previsto per l'intero anno (2022: 8,9%/+69,7%). Nel periodo di nove mesi, la percentuale di BEV è salita al 13,4% (2022: 7,3%/+83,6%).

Volvo Cars: +10% grazie all'elettrificazione

Quattordicesimo mese consecutivo di crescita per Volvo Car, che ha raggiunto quota 59.861 autovetture in ottobre, segnando così un aumento del 10% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Un risultato ottenuto grazie al successo dei modelli elettrificati Recharge di Volvo Cars, con trazione completamente elettrica o ibrida plug-in, che hanno rappresentato il 36% di tutte le Volvo vendute nel mondo durante il mese di ottobre. I modelli completamente elettrici sono cresciuti invece del 29% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, raggiungendo il 18% delle vendite complessive, contro il 12% dell'ottobre 2022. Per quanto riguarda invece l'Europa, le vendite sono salite a 24.892 unità, in aumento del 13% rispetto allo stesso mese del 2022. I modelli Recharge hanno contribuito per il 55% al totale delle vendite in questa area. Negli Stati Uniti l'incremento è stato del 19% rispetto allo stesso mese dello scorso esercizio, mentre in Cina la situazione è rimasta invariata.

Lotus Elise S1

Le auto moderne sono sempre più grosse e pesanti, e le sportive a prezzo abbordabile stanno scomparendo. Perché non esistono più modelli come la piccola Lotus a motore centrale?

Sull'onda del successo della Mazda MX-5, al **Salone di Francoforte del 1995** debutta una piccola sportiva che fa si leggerezza e semplicità i suoi punti di forza

Si parte dal **telaio**, completamente realizzato in alluminio con una tecnica ispirata al mondo dell'aeronautica: l'incollaggio degli estrusi in alluminio per mantenere la necessaria rigidità nel tempo e contenere il peso rispetto alle soluzioni convenzionali

Il peso del telaio completo di 68 kg corrisponde grossomodo alla metà di una struttura equivalente in acciaio, a fronte di una rigidità ai vertici della classe Per il motore si punta anche in questo caso sulla semplicità, adottando il **4 cilindri Rover della Serie K,** caratterizzato da una **cilindrata di 1.795 cc**, dalla testata a 16 valvole e capace di una **potenza massima di 120 CV**

Il cambio, anch'esso di origine Rover, è il **5 marce PG1**, affidabile ma penalizzato da innesti non sempre precisissimi, comunque imputabili in buona parte al sistema di azionamento a cavi

Il nome Elise riprende la tradizione di Colin Chapman di identificare i vari modelli con nomi che iniziano con la lettera E. Nel caso specifico Elise, il nome della nipote di Romano Artioli, che acquisì Lotus nel 1993

Il design è opera del team guidato da Julian Thomson, che si rifà alle auto da corsa degli anni 60, servendosi però anche della galleria del vento, grazie alla quale è stato concepito e sviluppato l'accenno di spoiler presente nella coda, che si somma al fondo piatto realizzato con pannelli di alluminio

I pannelli della carrozzeria sono realizzati in vetroresina, mentre la carrozzeria è di tipo "targa", con un tettuccio in tela abbastanza laborioso da smontare e rimontare